

6211-16-010

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

ÉTAIENT PRÉSENTS :     **M. DENIS BERGERON, président**  
                                  **M. JOHN HAEMMERLI, commissaire**

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT  
DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE À MONTRÉAL-EST**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 22 janvier 2018 à 19 h  
Centre Roussin, salle 108  
12125, rue Notre-Dame Est  
Montréal (secteur Point-aux-Trembles)

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 22 JANVIER 2018

MOT DU PRÉSIDENT .....	1
------------------------	---

### LECTURE DES REQUÊTES

COMITÉ DE VIGILANCE ENVIRONNEMENTALE DE L'EST DE MONTRÉAL .....	11
---	----

M. Vincent Marchione

ALERTE PÉTROLE RIVE-SUD, Mme Marie Durand .....	12
---	----

SOLIDARITÉ MERCIER-EST, Mme Jessie Pelchat .....	14
--	----

COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST, M. Raymond Moquin .....	15
---	----

M. VAN HAO NGUYEN (requête lue par le président) .....	17
--	----

MRC DEUX-MONTAGNES (requête lue par le président) .....	18
---	----

Mme LUCIE MASSÉ ET M. MICHEL FRANÇOIS (lue par le président) .....	20
--	----

LE PROMOTEUR .....	23
--------------------	----

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR .....	22
---------------------------------	----

SUSPENSION

REPRISE

### PÉRIODE DE QUESTIONS

Mme MARIE DURAND .....	32
------------------------	----

M. LUC FALARDEAU .....	38
------------------------	----

M. RÉAL BERGERON .....	43
------------------------	----

M. RAYMOND MOQUIN .....	50
-------------------------	----

M. DANIEL VANIER .....	59
------------------------	----

M. MARC LESSARD .....	65
-----------------------	----

M. VINCENT MARCHIONE .....	77
----------------------------	----

SUSPENSION

REPRISE

M. YOLAND BERGERON .....	83
--------------------------	----

M. GABRIEL CHEVREFILS .....	90
-----------------------------	----

M. JEAN LAPOINTE .....	94
------------------------	----

Mme MARIE DURAND .....	99
------------------------	----

M. LUC FALARDEAU .....	102
------------------------	-----

M. DANIEL VANIER .....	107
------------------------	-----

### SÉANCE AJOURNÉE AU 23 JANVIER 2018 À 13 H 30

**SÉANCE DU 22 JANVIER 2018**  
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**  
**MOT DU PRÉSIDENT**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le *Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est.*

Alors, mon nom est Denis Bergeron et j'ai l'honneur de présider cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par la ministre du Développement, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, madame Isabelle Melançon.

Pour me seconder dans mon travail, je suis assisté de monsieur John Haemmerli, commissaire.

Alors, je vous demanderais, s'il vous plaît, de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, et je vous en remercie.

Je vous signale également que la prise de photos et vidéos n'est pas permise au regard du droit au respect de la vie privée des participants, à l'exception des médias. Si vous avez des questions à ce sujet, je vous réfère à notre coordonnatrice, madame Lynda Carrier, qui est à l'arrière.

Voici maintenant le mandat que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a reçu de la ministre le 7 décembre dernier. Cette lettre s'adresse au président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, monsieur Philippe Bourke.

*« En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, et en vertu des pouvoirs que me confère la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de la ville de Montréal-Est par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, et de me faire rapport de ses constatations, ainsi que de l'analyse qu'il en aurait faite. »*

Et c'est signé : la ministre, madame Isabelle Melançon.

Je vous rappelle qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Son mandat est d'établir les faits concernant les répercussions d'un projet et de proposer à la ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet.

45        Outre la responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès au public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

50        De plus, la commission examine, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant les notions d'environnement retenues par les tribunaux supérieurs qui englobent les aspects écologique, social et économique.

55        Dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donc donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des 16 principes de la Loi, afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

60        Par ailleurs, l'article 6.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* accorde aux commissaires mandatés pour mener la présente enquête les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. En outre, mon collègue et moi-même sommes engagés à respecter le Code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

65        Ainsi, la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et elle doit agir équitablement entre tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

70        Le BAPE a élaboré à cet égard des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles dans le site Web du BAPE et elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil.

75        Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserverai donc le droit d'interrompre des propos qui ne respecteraient pas ces règles. Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la

80 Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux analyses, la ministre fera une recommandation au Conseil des ministres qui rendra une décision sur le projet.

85 Cette commission d'enquête et d'audiences publiques effectue l'examen du projet, de manière à satisfaire aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec. Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil où une documentation pertinente est disponible.

90 Le mandat de la commission d'enquête débute aujourd'hui et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, au plus tard le 22 mai prochain.

Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon nos règles de procédure.

95 Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées, puis les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet.

100 Suite à la présentation du promoteur, une pause d'environ 15 minutes suivra. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

105 Pour assurer un bon fonctionnement et permettre à tous de participer, un nombre limité de questions est permis au cours de chaque intervention. Dans le cas présent, nous permettrons deux questions par intervention puis les gens pourront se réinscrire à nouveau au registre et ainsi de suite. Cette règle permettra au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

110 Afin de maintenir l'équité entre tous les participants, la commission ne permettra pas de substitution de participants inscrits au registre.

115 Pour les participants qui suivent les travaux de la commission sur le site Web du BAPE, un formulaire permettant de soumettre une question en ligne à la commission est aussi disponible. La commission disposera des questions reçues selon leur pertinence et en fonction des questions déjà soumises et répondues en séances.

L'audience publique est divisée en deux parties : la première partie débute ce soir. L'objectif de cette première partie est de compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission, ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent, de poser des questions et

120 d'obtenir des réponses du promoteur ainsi que des compléments d'information ou des réponses de  
la part des personnes-ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et  
d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

125 Bien important de souligner que la première partie ne sert pas à recevoir les opinions des  
participants ou leur réaction à une réponse donnée par le promoteur ou les personnes-ressources,  
mais bien les questions qu'ils désirent poser.

130 Toutefois, vous avez un droit de rectification que vous pourrez exercer à la fin de chacune  
des séances en vous inscrivant au registre. Ce droit ne doit servir qu'à rectifier un fait et non  
d'exprimer une opinion sur une réponse déjà fournie par un participant.

Donc, pour le droit de rectification, c'est sur les faits éventuels de l'information qui serait  
véhiculée dans le cadre de la séance.

135 Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous  
l'entendrons à la deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire à compter du 27 février prochain. C'est  
à ce moment que les citoyens prendront position sur le projet. Les personnes qui désirent faire une  
présentation verbale ou déposer un mémoire doivent préalablement transmettre le formulaire *Avis*  
*d'intention* disponible à l'accueil et dans le site Web du BAPE.

140 Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible à la coordonnatrice du secrétariat  
de la commission, madame Carrier, qui est à l'arrière, votre intention de déposer un mémoire. Cela  
facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. Faites-le savoir à notre  
coordonnatrice au plus tard deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique, soit le  
145 16 février à 16 h.

De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez  
nous faire parvenir votre mémoire cinq jours avant le début de la deuxième partie de l'audience  
publique, soit au plus tard le 23 février prochain à midi.

150 Au moment de la présentation de votre mémoire, nous pourrions échanger avec vous afin de  
bien comprendre votre position.

155 Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête sans le présenter  
ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Ces trois options  
sont possibles.

À la fin de l'audience publique, la commission pourrait poser des questions par écrit au  
promoteur et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du projet

160 et son analyse. La commission compte recevoir les réponses dans un délai de 48 heures. Les renseignements ainsi obtenus seront aussitôt rendus publics, ils deviendront accessibles par Internet dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également sur le site Web du Bureau d'audiences publiques.

165 De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté à la bibliothèque Micheline-Gagnon, dans le site Web du BAPE, à nos bureaux de Québec et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'UQAM.

170 Par ailleurs, ce qui est dit en audiences publiques est enregistré et les transcriptions seront disponibles dans le site Web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

175 Ces transcriptions seront également disponibles par Internet à la bibliothèque Micheline-Gagnon; ainsi, la webdiffusion audio et vidéo des séances publiques sera également disponible et accessible dans le site Web du BAPE au lendemain de chacune des séances et sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

Voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique.

180 Tout d'abord, voyons la disposition de la salle : au centre, face à vous, la commission d'enquête; à ma gauche, la table de l'analyste du BAPE, monsieur René Beaudet; celle des personnes-ressources, et à l'arrière, la table de l'équipe de la commission; à ma droite, la table des représentants du promoteur et devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

185 L'inscription pour les questions, je vous le rappelle, tel que je l'ai mentionné plus tôt, se fait à l'arrière. Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

190 Pour les questions posées par mon collègue, monsieur John Haemmerli, les porte-paroles sont invités à lui répondre directement.

195 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions; les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Il ne sera également pas permis de commenter les réponses obtenues. Bien entendu, mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question.

200 Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures, afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement.

205 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention « Confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, les préjudices qui pourraient être encourus si le document était rendu public.

210 Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre public, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information et cette décision sera rendue publique.

Si le document rendu non public est toutefois considéré par la commission comme essentiel à ses travaux, elle en conservera une copie pendant la durée de son mandat.

215 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision de la commission, à la suite de quoi l'information sera rendue publique ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie, sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

220 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

225 Vous pouvez aussi seulement nous communiquer la référence à un document; la commission examinera son contenu, comme elle le fait pour tous les documents déposés.

230 Je souligne que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une déclaration de service au citoyen et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir le remplir et de le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

235 Alors, j'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête : donc, monsieur Haemmerli, notre commissaire; monsieur René Beaudet qui va agir à titre d'analyste; madame la coordonnatrice, madame Lynda Carrier, qui est à l'arrière et je souligne également la présence de monsieur Michel Filteau qui est responsable de la logistique, et monsieur Maxime Légaré, technicien du son, de même que monsieur Pierre Dufour, du Bureau d'audiences publiques, chargé de la webdiffusion des séances.



240 Alors, nous allons maintenant présenter les personnes-ressources du promoteur ainsi que des organismes que nous avons invités à participer. Alors, j'inviterais monsieur lasenza, s'il vous plaît, de nous présenter son équipe.

**M. ROBERT IASENZA :**

245 Merci. À ma gauche, j'ai monsieur Matthew McKernan, qui est directeur d'environnement et d'ingénierie avec CIAM. Mon nom est Robert lasenza, je suis président de CIAM; à ma droite, j'ai Christine Guay, qui est directrice de projet avec Golder et qui était en charge de mener l'étude d'impact. On a d'autres personnes aussi assises qui seront des ressources, si nécessaire.

**LE PRÉSIDENT :**

250 Merci. Alors, je vais nommer les organismes qui sont représentés. Le porte-parole pourra lui-même se présenter ainsi que les membres qui l'accompagnent.

255 Pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques?

**M. MICHEL DUQUETTE :**

260 Oui, bonjour, Michel Duquette. Je suis accompagné de deux personnes ce soir, Jia Lun Poon de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise, Montréal, Laval, et de monsieur Sergio Cassanaz, qui est de la Direction de l'expertise climatique.

**LE PRÉSIDENT :**

265 Merci. Pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports?

**M. GUY CANUEL :**

270 Guy Canuel, je suis de la Direction de la planification et de l'aménagement du territoire métropolitain de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

275 Merci. Pour le ministère de la Santé et des Services sociaux?

**M. STÉPHANE PERRON :**

Bonjour, Stéphane Perron, je suis responsable médical du secteur environnement urbain et saines habitudes de vie de la Direction de santé publique de Montréal. Je suis accompagné aujourd'hui de Luc Lefebvre et Louis-François Tétreault qui sont tous les deux toxicologues dans cette équipe et de Véronique Duclos qui est gestionnaire de cette équipe aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Pour le ministère de la Sécurité publique?

**M. STEVE BOIVIN :**

Bonjour, Steve Boivin, conseiller expert à la sécurité civile du Québec. Je suis accompagné d'Isabelle Michel de la Direction régionale de la sécurité civile et incendie.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Pour Transports Canada?

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

Oui, bonjour. Mon nom est Cédric Baumelle, je suis le représentant de la sécurité maritime; je suis accompagné ici avec un représentant de l'Administration du pilotage, monsieur Alain Richard, ainsi que monsieur André Laflamme qui travaille pour le *Programme de la protection de l'environnement à la sécurité maritime*, et monsieur Louis Paiement dans la Division des transports de marchandises dangereuses pour Transports Canada.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Pour l'Administration portuaire de Montréal?

**M. DANIEL DAGENAI :**

Bonsoir, mon nom est Daniel Dagenais, Administration portuaire de Montréal; ce soir, je suis accompagné de Claude Deschambault et Carole Nuttall, tous deux du Service de l'environnement au port de Montréal, ainsi que Michel Martin à la communication et les relations publiques.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Pour la Communauté métropolitaine de Montréal?

320 **M. MICHEL ALLAIRE :**

Bonsoir, mon nom est Michel Allaire, je suis le coordonnateur du Service de l'environnement de la Communauté. Je suis le premier à être venu seul ce soir.

325 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, pour la Ville de Montréal-Est?

330 **M. NICOLAS DZIASKO :**

Bonsoir, Nicolas Dziasko; je suis responsable de la gestion du territoire pour la Ville de Montréal-Est puis je suis le deuxième représentant seul ici pour notre entité.

335 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Pour la Ville de Montréal?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

340 Bonsoir, Gabriel Chevrefils, ingénieur au Service de l'environnement de la Ville de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et pour le Comité mixte municipalités-industries de l'Est de Montréal?

345 **M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :**

350 Bonsoir, je suis Frédéric Saint-Mleux, je suis chef de section au Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal et membre du Comité mixte municipalités-industries. Je suis accompagné ici ce soir de deux de mes collègues, madame Ana Salvarrey et madame Marie-Josée Garant. Également, monsieur Dimitri Tsingakis qui est coprésident du CMMI de l'Est de Montréal et directeur général de l'AIEM.

355 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Alors, nous avons également sollicité d'autres organisations que l'on va solliciter, qu'on va poser des questions, leur soumettre des questions par écrit. Alors, les différents ministères qui ont été invités : le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles; le ministère  
360 des Forêts, de la Faune et des Parcs; Environnement et Changement climatique Canada; Garde côtière canadienne; la Régie du bâtiment du Québec; et nous sommes en discussion pour une collaboration auprès de l'Office national de l'énergie ainsi que des propriétaires de Pipelines Trans-Nord; donc, nous sommes à nous faire confirmer la contribution à la consultation de ces deux organisations.

365 Si la collaboration d'autres ministères et organismes s'avérait nécessaire, la commission d'enquête, en vertu de ses pouvoirs, pourrait faire appel à eux en tout temps. Dans le cadre de cette enquête et audience publique, il y a eu huit requêtes qui ont été soumises à la ministre.

370 La commission a pris connaissance de ces requêtes et elles seront rendues publiques et disponibles demain matin dans le site Web du BAPE. Il vous sera alors possible d'aller les consulter à ce moment.

375 Je vais inviter maintenant chaque requérant à lire sa requête présentant sa demande d'audience publique. Je vous demande de vous en tenir strictement aux motifs présentés à la ministre puisque les mémoires et les opinions sur le projet sont attendus en seconde partie de l'audience publique.

380 Je me réserve le droit de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête originale.

Donc, j'inviterais tout d'abord monsieur Vincent Marchione, s'il vous plaît, à venir présenter sa requête.

385

---

**LECTURE DES REQUÊTES**  
**M. VINCENT MARCHIONE**

390 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonsoir Monsieur Marchione.

**M. VINCENT MARCHIONE :**

Bonsoir, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Peut-être nous présenter la personne qui vous accompagne?

**M. VINCENT MARCHIONE :**

Oui, c'est madame Diane Latraverse, elle fait partie de mon comité.

Alors, bonsoir à tout le monde dans la salle. Monsieur le président, si vous permettez, avant d'aller au point pourquoi j'ai demandé des audiences, je voudrais présenter mon comité en quelques mots.

**LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, ce n'est malheureusement pas possible. Ce qui faudrait, c'est que vous vous attardiez à nous présenter la requête que vous avez soumise à la ministre. C'est que le temps qu'on prend, en quelque sorte, pour faire les présentations, c'est du temps de moins que les gens ont pour nous poser des questions, pour pouvoir débattre du projet comme tel. Donc, c'est pour ça que dans la procédure, il est prévu que vous présentiez strictement votre requête. Alors, je vous demanderais s'il vous plaît d'en faire la lecture.

**M. VINCENT MARCHIONE :**

C'est ça. Donc, vous ne saurez jamais qui nous sommes.

**LE COMMISSAIRE :**

Deuxième partie.

**LE PRÉSIDENT :**

Il suffira de le présenter en deuxième partie, effectivement, lorsque vous nous soumettrez un mémoire.

**M. VINCENT MARCHIONE :**

435 D'accord. Alors, il y a quelques points où notre comité et les citoyens qui sont autour de nous sommes inquiets. Alors, je vais faire ça rapidement.

Nous sommes inquiets au sujet des réservoirs trop près des habitations;

440 La circulation des nouveaux trains avec un nouveau produit, kérosène dans les quartiers populeux de Pointe-aux-Trembles;

Le pipeline Trans-Nord d'une usure de 65 ans qui est fragilisé; et

445 Les risques pour le fleuve Saint-Laurent entre la ville de Québec et Montréal-Est;

Et donc, au sujet de nos inquiétudes, la compagnie, la corporation CIAM ne nous a pas vraiment rassurés; tout ce qu'on sait c'est que ce n'est pas dangereux, il n'y a pas de pollution, c'est tout ce qu'on sait.

450 Alors, dans ces conditions, Monsieur le président, que peut faire le BAPE?

J'ai terminé.

**LE PRÉSIDENT :**

455 Merci, Monsieur Marchione de votre présentation.

---

460 **Mme MARIE DURAND**

**LE PRÉSIDENT :**

465 Alors, j'inviterais madame Lucie Massé et monsieur Michel François, s'il vous plaît, à venir nous présenter leur requête. Alors, ils ne sont malheureusement pas présents? Alors, j'inviterais maintenant madame Marie Durand, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame!

**Mme MARIE DURAND :**

470 Bonsoir, Monsieur le président. Bonsoir à tous et toutes!

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, la parole est à vous.

**Mme MARIE DURAND :**

Merci. Alors, nous, d'Alerte Pétrole Rive-Sud – Rive-Sud de Montréal –, nous nous inquiétons parce que le projet de la CIAM concerne une augmentation probable des quantités et volumes de kérosène transporté. On s'inquiète parce qu'on sait qu'entre autres – on s'inquiète parce qu'on sait que la CIAM, on sait qu'elle veut répondre à une demande de carburant des compagnies aériennes qui augmente de 3 % à 5 % par année. Aussi, parce qu'à l'époque, quand le projet a été parti en 2015, un citoyen a reçu une lettre qui parlait de 6 à 12 réservoirs de stockage pour le kérosène.

En 2014 – on s'inquiète aussi parce qu'on sait, mais on se pose des questions – en 2014, le Groupe FSN, qui est le groupe, dans le fond, qui fait toutes les actions pour la CIAM, il annonçait qu'il étendait son portefeuille de services aux États-Unis, alors on se posait la question : est-ce que c'est possible que les aménagements prévus pour la CIAM servent un jour à satisfaire des besoins pour des aéroports plus distants aux États-Unis, par exemple?

Aussi, on s'inquiétait, en sachant qu'en 2016, deux commissaires de l'ONÉ, l'Office national de l'énergie, lors du renouvellement du pipeline Trans-Nord, deux des commissaires étaient dissidents de renouveler le permis de ce vieux pipeline et ils soulignaient que les mesures de contrôle faites par la compagnie ne respectaient pas la réglementation et les normes. Alors, ça, c'est pas mal inquiétant.

Donc, une augmentation de la circulation du kérosène par bateau sur le fleuve; de plus gros volumes de carburant stockés puis transportés par train, par pipeline, par camion, ça implique beaucoup de transbordement avec beaucoup d'émanations près du terminal et ça expose la population du voisinage.

On ne peut nier les risques de déversement venant des gros navires citernes, des pipelines, des trains. L'eau potable du grand Montréal et la vie aquatique des cours d'eau sont vulnérables et fragiles et ça peut, s'il y a des accidents, incidents, un déversement, ça peut compromettre la santé et la sécurité de la population.

Face aux différents risques, nous nous interrogeons sur les aspects d'imputabilité, de responsabilité morale et financière des transporteurs parce que quand c'est des compagnies distinctes, ce qui se passe sur le Saint-Laurent, quelle est l'imputabilité, quelles sont les capacités de faire face à des catastrophes pour les transporteurs naval, ferroviaire, pipeline; et, plus

globalement, on trouve que le projet s'inscrit dans une augmentation du transport, de l'usage du kérosène et, enfin, une augmentation du trafic aérien qui probablement va en résulter.

515 Alors, ce n'est peut-être pas la voie d'avenir pour une lutte efficace contre les gaz à effet de serre, surtout qu'on est en contexte d'urgence climatique. Il nous reste deux ans et demi pour réorienter nos objectifs pour éviter des gros, gros, gros problèmes.

520 Je termine en insistant pour que la commission invite un des professeurs du Centre national de formation en traitement de l'eau pour informer la commission et le public sur la vulnérabilité des stations de purification de l'eau potable et donc, des risques pour la population et des conséquences en cas de contamination par les hydrocarbures impliquées dans ce projet.

525 Alors que cette information est primordiale pour évaluer les risques et les conséquences, je ne comprends pas votre refus, Monsieur le président – on en a parlé lors de la réunion préparatoire.

Alors, c'est ça, en gros, un petit peu, nos motifs. Je vous remercie de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

530 Vous avez débordé un peu de votre requête, mais je l'accepte.

**Mme MARIE DURAND :**

Merci.

535

---

**Mme JESSIE PELCHAT**

540 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame. Alors, j'inviterais maintenant madame Jessie Pelchat pour Solidarité Mercier-Est, s'il vous plaît.

545 **Mme JESSIE PELCHAT :**

Bonjour, Monsieur le président.



550 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Madame.

**Mme JESSIE PELCHAT :**

555 Donc, je représente Solidarité Mercier-Est, qui est une table de concertation dans le quartier Mercier-Est, à l'ouest de la ville de Montréal-Est. Donc, notre mission à nous c'est d'améliorer la qualité de vie des résidents de Mercier-Est.

560 Donc, l'annonce de la construction du nouveau terminal d'approvisionnement de carburant de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal à Montréal-Est à proximité de notre quartier soulève plusieurs préoccupations qui touchent à plusieurs enjeux, notamment au camionnage, à la qualité de l'air, au bruit, aux risques environnementaux associés à ces installations ainsi qu'aux mesures d'urgence envisagées.

565 Pour ces différentes raisons, Solidarité Mercier-Est considère important que le *Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est* soit discuté et évalué publiquement.

Merci, c'est tout.

570 **LE PRÉSIDENT :**

575 Merci de votre présentation, Madame. Alors, considérant qu'il y a d'autres requêtes, mais que malheureusement, les requérants ne sont pas ici, je me permettrai d'en faire la lecture. Excusez? Ah, bien, Monsieur Moquin, présentez-vous, sans problème. Vous n'étiez pas sur ma liste, mais vous êtes là.

580 

---

**M. RAYMOND MOQUIN**

**LE PRÉSIDENT :**

585 Alors, nous vous écoutons.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

Donc, Raymond Moquin, président du Collectif en environnement Mercier-Est.

590 Nous avons apprécié d'être informés par la Corporation internationale d'avitaillement de  
Montréal du projet. Cependant, nous nous inquiétons de l'impact de celui-ci, de ce projet de terminal  
à proximité de notre quartier résidentiel. Ce projet d'une capacité d'entreposage de 164 millions de  
litres implique la construction d'un nouvel oléoduc d'une longueur de 7 km des quais du port de  
Montréal jusqu'à l'oléoduc Trans-Nord ainsi que plusieurs activités de transbordement de carburant  
595 Jet A-1 (des navires pétroliers vers les installations portuaires, ensuite vers des barges pétrolières  
et finalement vers un terminal ferroviaire ou un terminal de camions-citernes). Toutes ces activités  
de stockage, de transbordement et de transport de carburant posent des risques de déversement  
et de contamination de l'eau et du sol.

600 L'utilisation de l'oléoduc Trans-Nord pour le transport de carburant vers l'aéroport de Montréal  
nous inquiète particulièrement. Cet oléoduc construit en 1952 a plusieurs fois fait l'objet  
d'ordonnances de la part de l'Office national de l'énergie. En septembre 2016, deux de ses  
commissaires ont même recommandé sa fermeture temporaire jusqu'à ce que les mesures visant  
à assurer sa sécurité aient été mises en place par la compagnie. Plusieurs questions n'ont pas été  
605 abordées ou n'ont pas reçu de réponses satisfaisantes, notamment le type de transport utilisé pour  
acheminer le carburant vers l'aéroport Montréal-Trudeau en cas de défectuosité de cet oléoduc (on  
parle, est-ce que ça va être des camions-citernes, des wagons-citernes, par exemple?) ainsi que  
les trajets et le nombre de camions ou de wagons nécessaires à cette fin.

610 Un déversement accidentel serait potentiellement catastrophique pour le Parc national des  
Îles-de-Boucherville et le parc de la Promenade-Bellerive. Qui portera la responsabilité juridique et  
financière d'un déversement majeur dans le Saint-Laurent? Le promoteur dispose-t-il d'une  
couverture d'assurance suffisante? Les mesures compensatoires et la surveillance à court, moyen  
et long terme sont-elles réellement efficaces et adéquates? Est-il équitable que les citoyens de  
Mercier-Est subissent les impacts d'un projet de ravitaillement aéroportuaire essentiellement  
615 destiné à l'Ontario? Et peut-être même aux États-Unis.

620 Malgré les efforts actuellement mis en œuvre pour améliorer la qualité de vie de l'est de l'île  
de Montréal, les résidents de Mercier-Est demeurent incommodés par différentes nuisances  
associées aux activités portuaires, comme le bruit et le camionnage intensif. Toute nuisance  
additionnelle se doit d'être sérieusement étudiée et discutée avec la population. Étant donné les  
risques potentiels de ce projet de terminal d'avitaillement portuaire pour notre région, nous  
demandons de tenir une audience publique et que les citoyens puissent exprimer leurs  
préoccupations et obtenir des réponses à leurs questions.

625 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci, Monsieur Moquin et encore mes excuses, si on ne vous avait pas confirmé.

**M. FRANÇOIS MOQUIN :**

Je ne vous en voudrai pas trop, trop.

---

**M. VAN HAO NGUYEN**

(par le président)

**LE PRÉSIDENT :**

Non? Bien, je vous en remercie. Alors, est-ce qu'il y a d'autres requérants ou requérantes qui ont adressé une requête à la ministre, qui sont présents dans la salle et qui souhaiteraient présenter leur requête? Alors, je me permettrai de les lire.

Comme citoyen résidant sur l'île de Montréal, je me préoccupe des aspects environnementaux et de développement durable du projet. C'est pourquoi j'ai assisté à la séance d'information organisée par le BAPE le 19 décembre 2017. La salle était presque pleine et la présence importante du public démontre que le projet présenté suscite beaucoup de controverse et de questionnements. La séance d'information a débuté avec la présentation du projet par le représentant de la CIAM, ci-après nommé « le promoteur ». Par la suite, monsieur Luc Nolet du BAPE a informé le public que le promoteur accepte qu'il y ait des audiences publiques et que les citoyens sont invités à faire part de leurs appréhensions par écrit au ministère.

Lors de cette séance d'information, de nombreux citoyens se sont présentés au micro pour questionner le promoteur quant aux garanties qu'il prendra pour respecter les normes environnementales. Même si le promoteur a assuré que les normes environnementales seraient respectées, je me permets d'émettre un doute quant à la volonté véritable de la CIAM de respecter cette affirmation. Mon doute repose sur les éléments suivants : en effet, dans l'étude d'impact déposée, il est mentionné à l'article 3.2.4 *Options pour la cuvette de rétention* que – citation :

« *Pour la digue permanente, la première option a été retenue, car c'est une construction plus stable, durable et qui assure une meilleure étanchéité à long terme, en plus de nécessiter moins d'espace au sol* » – fin de la citation.

Tout de suite après et dans le même paragraphe, l'étude précise que – citation :

« Néanmoins, une digue temporaire en forme de butte et composée de gravier, de sable et d'une géomembrane sera utilisée pour la Phase 1 du projet et elle sera retirée au moment où la construction de la Phase 2 sera terminée » – fin de la citation.

Notons que la Phase 1 inclut l'installation de 5 réservoirs totalisant 112 300 000 litres de carburant alors que la Phase 2 n'inclut que 3 réservoirs totalisant 51 700 000 litres; autrement dit, plus des deux-tiers de la capacité totale de carburant sera installée à la Phase 1 et le promoteur opte pour une digue temporaire. Ce choix, sans aucune explication supplémentaire, démontre que la CIAM s'aligne pour le moindre coût, sans égard pour les conséquences d'un déversement accidentel.

Je vous demande, Madame la ministre, d'exiger de la CIAM d'ériger, dès la Phase 1 du projet du terminal, une digue permanente pour bien confiner les produits pétroliers en cas de déversement accidentel. De plus, la CIAM devra inclure en-dessous de la géomembrane un système de détection de fuites qui permettra de s'assurer de l'étanchéité de cette dernière en tout temps, et la proximité du fleuve exige que des précautions additionnelles soient prises.

Enfin, je suis disponible pour mettre en contact les experts qui permettront d'optimiser le projet dans le respect des alignements environnementaux.

Alors, c'est signé : Monsieur Van Hao Nguyen.

---

## **MRC DE DEUX-MONTAGNES**

(par le président)

### **LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà pour une requête. Nous avons également la MRC de Deux-Montagnes qui a adressé une requête à la ministre. Alors, j'en fais la lecture, un peu longue, mais je pense que c'est nécessaire pour la compréhension des choses, alors :

CONSIDÉRANT le projet de construction d'un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est déposé par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal dans le but de recevoir des carburants « Jet-A » et « Jet-A-1 » par navire-citerne pour les transborder dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent;

CONSIDÉRANT QU'une des composantes du projet déposé consiste en la construction d'un pipeline de 7 km permettant de rejoindre le pipeline existant de Trans-Nord lequel traverse le territoire de la MRC de Deux-Montagnes;

710 CONSIDÉRANT QU'à l'intérieur du territoire de la MRC de Deux-Montagnes, le pipeline de Trans-Nord traverse les périmètres d'urbanisation des municipalités de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-du-Lac et Oka, le tout tel qu'illustré à la carte jointe à la présente;

715 CONSIDÉRANT QUE le pipeline traversant le territoire de la MRC de Deux-Montagnes a généralement été construit vers 1952 et supporte actuellement un débit moyen de 15 000 m<sup>3</sup>/ jour;

720 CONSIDÉRANT QUE le projet prévoit que le pipeline traversant le territoire de la MRC sera utilisé pour desservir les aéroports Pearson (Toronto) et MacDonald-Cartier (Ottawa) et que pour ce faire, le débit pourrait être rehaussé à 27 500 m<sup>3</sup>/ jour;

725 CONSIDÉRANT QUE le rehaussement du débit proposé pour le transport de carburant aéroportuaire à l'intérieur du pipeline de Trans-Nord est significatif et que les documents déposés au soutien du projet ne font pas état des conséquences potentielles du projet sur les infrastructures existantes;

CONSIDÉRANT QUE depuis 2008, près de la moitié des incidents enregistrés sur les pipelines québécois concerne le pipeline appartenant à Trans-Nord;

730 CONSIDÉRANT QUE Trans-Nord a fait l'objet de multiples ordonnances de sécurité par l'Office national de l'énergie, lesquelles exigeaient que l'entreprise prenne les mesures nécessaires pour remédier aux causes de plusieurs incidents de déversement et de surpression sur son réseau;

735 CONSIDÉRANT QUE le conseil de la MRC a déjà exprimé ses préoccupations sur l'état global du réseau de pipelines appartenant à Trans-Nord par le biais de sa résolution 2016-248 et a demandé à l'Office national de l'énergie d'agir promptement afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes et la qualité de l'environnement et de prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'ensemble des conditions imposées dans les différentes ordonnances de sécurité soient mises en œuvre et respectées;

740 CONSIDÉRANT QUE le pipeline traverse plusieurs plans d'eau très importants pour l'alimentation en eau potable;

745 CONSIDÉRANT QUE les principales traversées de cours d'eau concernent les conduites les plus anciennes du pipeline n'ayant fait l'objet d'aucune réfection récente par Trans-Nord;

QUE le conseil de la MRC requiert que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, madame Isabelle Melançon, mandate le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement afin que ce dernier mène des audiences publiques sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, et procède aussi à une analyse approfondie des impacts du projet présenté sur les infrastructures et les installations existantes appartenant à Trans-Nord, étant donné que l'objectif général du projet déposé par le CIAM, au-delà du volet visant la construction de nouvelles installations, consiste à transporter quotidiennement, à l'intérieur du pipeline de Trans-Nord traversant le territoire de la MRC de Deux-Montagnes, des carburants «Jet-A » et « Jet A-1 » afin d'approvisionner les aéroports Montréal-Trudeau, Pearson et MacDonald-Cartier en carburant aéroportuaire.

Alors, voilà pour la requête de la MRC Deux-Montagnes.

Voici les motifs pour lesquels nous demandons à la ministre de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte aux changements climatiques de tenir une audience publique.

785

**LE COMMISSAIRE :**

Elle est venue la présenter, madame Massé.

790

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, excusez-moi, c'est la requête de madame Massé. Alors, j'ai fait une erreur. Alors, c'est bien ça, Madame Massé, vous êtes venue la présenter votre requête, oui? Alors, mes excuses.

795

Alors, autrement, voici pour l'essentiel des requêtes qui ont été soumises à la ministre qui a donné mandat au Bureau d'audiences publiques de tenir des audiences. Ces requêtes seront disponibles... Ce n'est pas madame Massé, ça, c'est madame Durand.

800

**LE COMMISSAIRE :**

Mille excuses.

805

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nos excuses, confusion. Je pense que c'est quand même de bonne guerre de vous présenter la requête de madame Lucie Massé et de monsieur Michel François. Alors, je lis la requête :

810

Voici les motifs pour lesquels nous demandons à la ministre de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte aux changements climatiques de tenir une audience publique.

815

En tant que citoyens résidents de la grande région de Montréal, les risques de contamination de l'eau en cas de déversement d'hydrocarbures nous préoccupent au plus haut point.

820

Les citoyens ont raison d'être inquiets car le pipeline Trans-Nord est concerné par ce projet de terminal pétrolier de l'Est de Montréal. Le promoteur, la CIAM, planifie la construction d'un nouveau tronçon d'oléoduc de 7 km afin de le raccorder au pipeline existant PTNI, à Montréal-Est. Cet oléoduc aurait une capacité de transport quotidien de 27 millions de litres et transporterait du kérosène jusqu'à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau ainsi que jusqu'à Ottawa et à Toronto. À notre connaissance le débit actuel quotidien de PTNI est de 15 millions de litres à Oka et il transporterait déjà du kérosène et autres hydrocarbures, selon l'information fournie par PTNI en juin.

En novembre 2016, la MRC de Deux-Montagnes a demandé à l'ONÉ de suspendre l'exploitation de PTNI parce que malgré des incidents répétés et plusieurs cas de non-conformité aux exigences de l'ONÉ, PTNI n'aurait toujours pas obtempéré pour rendre ses installations

conformes et sécuritaires. Dans les circonstances, le conseil de la MRC de Deux-Montagnes demande à l'Office national de l'énergie « d'agir promptement pour assurer la santé et la sécurité des personnes et la qualité de l'environnement et de prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'ensemble des conditions imposées dans les différentes ordonnances de sécurité soient mises en œuvre et respectées ».

Doit-on craindre une augmentation de pression sur un pipeline construit en 1952? Quel crédit peut-on accorder à la confiance qu'affiche le promoteur dans la collaboration de PTNI devant la résistance de PTNI à respecter même les ordonnances de l'ONÉ?

Les deux tronçons de PTNI qui passent sous les rivières des Mille-Îles et des Prairies ainsi que le lac des Deux-Montagnes, âgés de 65 ans, n'ont pas fait l'objet de réfection à notre connaissance. Les risques de déversement de pétrole sont réels et très préoccupants dans ces trois cours d'eau dont dépend l'eau potable de près de 4 millions de personnes de la grande région de Montréal.

Comme PTNT circule à travers la majeure partie du territoire de la grande région de Montréal, ce projet de terminal pétrolier ne concerne pas seulement l'Est de Montréal. Les citoyens ont le droit d'avoir accès et de recevoir une information exacte, complète et transparente, de questionner la pertinence du projet, de faire connaître leurs préoccupations et d'exprimer leurs opinions sur un projet aussi primordial pour la santé publique. L'ensemble des citoyens concernés de la grande région de Montréal doivent être rejoints plus largement.

Il importe donc que la ministre, la société civile, les groupes et associations d'intérêts aient une vision globale des impacts humains, sociétaux, économiques et environnementaux du projet de terminal pétrolier dans l'Est de Montréal et la tenue d'une audience publique est nécessaire et d'utilité publique afin d'assurer un processus équitable de consultation et d'analyser la raison d'être et la justification du projet de terminal pétrolier dans l'Est de Montréal.

Et c'est signé : madame Lucie Massé et monsieur Michel François.

#### **LE PRÉSIDENT :**

Alors, sauf erreur, je crois qu'on a fait l'ensemble des présentations. Alors, comme je vous l'ai dit, l'ensemble des requêtes seront disponibles sur le site Internet du BAPE pour que vous puissiez en prendre connaissance, elles seront donc rendues publiques.

Alors, suite à la présentation des requêtes, je vais céder maintenant la parole au promoteur qui aura 20 minutes pour présenter son projet, et après la présentation de 20 minutes, je vous le



865 rappelle, la commission va prendre une pause de 15 minutes où le registre sera ouvert et où vous pourrez vous inscrire pour poser des questions.

Alors, je cède maintenant la parole à monsieur Iasenza pour la présentation.

**PRÉSENTATION DU PROMOTEUR**

870 **M. ROBERT IASENZA :**

Monsieur le président, voulez-vous qu'on lise notre requête?

875 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

**M. ROBERT IASENZA :**

880 On commence avec ça.

« La présente est pour confirmer que la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) souhaite déclencher le processus d'audiences publiques mené par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour notre projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est. Compte tenu de l'intérêt observé de la part des différentes parties prenantes lors des rencontres d'information et de consultation effectuées jusqu'à présent ainsi que l'engagement de CIAM envers la rigueur du processus de consultation, CIAM considère la tenue de telles audiences publiques comme importante. »

890 Merci.

Donc, on vous présente ce soir notre projet, le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire. Merci au Bureau d'audiences publiques en environnement pour avoir organisé le tout ce soir.

895 Le plan de présentation : on commence avec une présentation de qui est CIAM; la raison d'être du projet; la description du projet suivi par les activités d'information et de consultation; le résultat de l'étude d'impact suivi par la surveillance et suivis environnementaux et, enfin, la conclusion.

900 Donc, on va commencer avec un peu de contexte et l'historique de CIAM. Si je devais résumer ce que CIAM fait dans une seule phrase, c'est que nous sommes responsables du ravitaillement des

avons à Montréal-Trudeau et, par extension, nous sommes responsables de l'infrastructure et des aspects opérationnels reliés au ravitaillement.

905

Donc, la prochaine fois que vous prenez un vol à Montréal-Trudeau, vous verrez probablement le fameux camion orange qui se stationne en dessous de l'aile de l'avion et ce camion est en train de ravitailler l'avion; c'est ça l'opération de CIAM.

910

Mais évidemment, le ravitaillement est la dernière étape dans une longue chaîne d'approvisionnement pour transporter le carburant à l'aéroport. L'histoire de CIAM est que pendant les années 80, aux aéroports de Toronto et Montréal, les compagnies aériennes que vous connaissez très bien, Air Canada, West Jet, Transat, Air France, American Airlines et ainsi de suite, se sont regroupées pour former les consortiums de carburant. Et l'objectif des consortiums de carburant était d'être propriétaires, de construire et de gérer l'infrastructure nécessaire pour l'entreposage et la distribution de carburant. Pourquoi? Parce que le coût du carburant représente au-delà de 30 % du coût d'opération d'une compagnie aérienne. Et, évidemment, le carburant est une partie intégrale du fonctionnement de l'avion, sans lequel il n'y aurait pas de départ.

915

920

Donc, en résumé, CIAM est détenue par les compagnies aériennes; CIAM est propriétaire des installations de carburant d'aviation et on est gestionnaires des opérations d'avitaillement depuis 1985 à Montréal-Trudeau, sans incident majeur.

925

Donc, aujourd'hui, il y a 15 terminaux à travers le Canada, à l'intérieur des consortiums de carburant, et on livre 6 milliards de litres aux aéroports chaque année. L'infrastructure est évaluée à plus de 600 millions de dollars, et chaque litre de carburant qui est nécessaire pour les vols à ces aéroports passe à travers nos systèmes.

930

L'organigramme – en haut, on a les compagnies aériennes qui eux sont propriétaires de CIAM. Donc, les compagnies aériennes établissent CIAM qui est une organisation à but non lucratif et CIAM est propriétaire des infrastructures. Donc, simplement dit : CIAM est un véhicule qui permet aux compagnies aériennes d'agir et de travailler ensemble pour la gestion des installations, et FSM est la compagnie de gestion qui offre les services d'administration, de gestion, d'ingénierie et de construction aux compagnies aériennes.

935

940

Quelques réalisations qu'on a à travers le Canada : à gauche, on a le terminal portuaire qu'on est en train de construire sur le fleuve Fraser à Vancouver en Colombie Britannique; au centre, on a le système de distribution de carburant à Montréal-Trudeau qui est en train d'agrandir aussi pour suivre l'agrandissement des jetées que l'aéroport est en train d'entreprendre et, à droite, on a le parc de carburant aéroportuaire à Toronto qui a été construit en 2010 pour recevoir les wagons.

Donc, on est rendu à la raison d'être du projet, et pour comprendre la raison d'être du projet, il faut comprendre que la demande de carburant d'aviation aux aéroports de Toronto, Ottawa et Montréal dépasse ce qui est produit en raffinerie en Ontario et Québec, d'environ 50 %. Donc, il y a une forte dépendance sur le carburant importé. Et à chaque année, il y a 350 000 vols, plus que 1 000 vols par jour qui quittent les aéroports de Toronto, Ottawa et Montréal et le départ de ces vols dépend directement sur la fiabilité du réseau d'approvisionnement.

Donc, aujourd'hui, pour répondre à ce déficit de production en raffinerie, les compagnies aériennes doivent importer leur carburant sur le marché international à travers le terminal maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Donc, les compagnies aériennes ont accès aujourd'hui à un seul terminal au port de Québec, où ils reçoivent une grande partie du carburant d'aviation qui est importé au Québec.

À partir de Québec, c'est transporté par camion à Ottawa, par camion-citerne à Montréal, par wagon sur rail à Toronto, par barge au port de Hamilton et ensuite par camion, du port de Hamilton à Toronto.

Ce que nous proposons avec notre projet, c'est de construire un terminal à Montréal-Est et donc, nous allons rapprocher les navires des aéroports qui ont besoin du carburant. L'utilisation du port de Québec va continuer pour avoir une redondance dans l'approvisionnement.

Donc, qu'est-ce que ça change d'avoir un terminal à Montréal-Est? Premièrement, ça nous permettrait d'approvisionner de façon plus fiable les trois aéroports incluant Montréal-Trudeau, parce qu'on aurait accès à deux terminaux.

Deuxièmement, ça nous permettrait de réduire de façon importante le transport de carburant par voie terrestre qui, par conséquent, va réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 15 % parce qu'on rapproche le carburant aux aéroports qui en ont besoin. C'est l'équivalent d'enlever plus que 8 000 wagons du corridor Québec-Montréal par année et cela inscrit le projet dans une perspective de développement durable.

Et, finalement, ça nous permettra de répondre à la demande grandissante des compagnies aériennes pour le transport des passagers.

Donc, les composantes du projet : premièrement, on a le site numéro 1 sur la rue Notre-Dame à l'est de Gamble, où nous proposons la réception des navires en utilisant un quai existant. Le carburant serait ensuite transbordé dans le réservoir.

Deuxièmement, on a le site numéro 2 sur la rue Notre-Dame à l'ouest de Gamble, où nous proposons le chargement des wagons et camions-citernes. On propose un tuyau de raccordement entre le site 1 et le site 2, souterrain.

985 Et, finalement, on propose un pipeline de 7 km sur des terrains industriels, entre le site numéro 1 et le point de connexion du pipeline existant de Pipelines Trans-Nord.

990 Le site 1, en détail : on propose 8 réservoirs de carburant d'aviation neufs et sécuritaires pour une capacité totale de 160 millions de litres; on ne propose aucun changement de vocation. Le projet est situé sur un site d'ancien terminal de produits pétroliers; le secteur est dédié aux terminaux de chargement de liquide en vrac, et le terrain est de propriété fédérale, géré par l'Administration portuaire de Montréal.

995 Voici une vue du site numéro 1 à partir de la rue Notre-Dame vers l'est.

1000 Le site 2 en détail : pour le chargement des wagons, ici encore, aucun changement de vocation. Le projet est situé sur un site d'ancien terminal de produits pétroliers et le secteur est dédié au chargement de liquide en vrac. Et, encore là, le terrain est de propriété fédérale géré par l'Administration portuaire de Montréal.

Ici, une vue du site numéro 2 de la rue Notre-Dame vers l'ouest.

Je passe la parole à Matthew McKernan.

1005 **M. MATTHEW MCKERNAN :**

1010 Bon, merci Robert. Donc, on se trouve aujourd'hui, avec le cercle bleu, dans le processus du BAPE. On espère, après les décisions, les recommandations du BAPE et la décision finale du ministère d'avoir un décret pour le projet vers l'automne de 2018 qui serait suivi par la phase d'ingénierie et construction entre 2018 et 2020 avec une mise en service de la phase 1 du projet pour 2021.

1015 Avant cette période où on se trouve aujourd'hui, nous avons fait des démarches en consultation qui étaient parties avec l'avis du projet déposé avec le ministère en mars 2014. Donc, plus spécifiquement, dans nos activités d'information et de consultation, nous avons fait plusieurs réunions, y compris plus de 20 réunions avec les citoyens des différents groupes et des élus, ainsi que des activités de portes ouvertes à Montréal-Est dans l'année 2015, auxquelles on avait 69 personnes qui ont participé.

On a également participé dans la consultation publique menée par la Communauté métropolitaine de Montréal à l'hiver-printemps 2016, auquel on avait un appui conditionnel au projet.

Lors de ces activités d'information et de consultation, voici les sept thèmes ou les sept questions principales qui ont été soulevés; et pour le reste de cette présentation, je vais inviter madame Christine Guay à résumer l'analyse des impacts qui a été faite à travers ces sept catégories de questions.

**Mme CHRISTINE GUAY :**

Bonjour! Je vais vous présenter les principaux résultats de l'étude d'impact, mais d'abord, j'aimerais vous décrire brièvement l'approche qui a été utilisée pour réaliser l'étude d'impact.

Notre étude d'impact a été préparée pour répondre à la fois à la Directive qui a été émise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour le projet, mais également pour répondre aux exigences du processus fédéral d'évaluation environnementale.

L'étude d'impact couvre toutes les composantes du milieu dans lequel s'insère le projet : le milieu physique, le milieu biologique et le milieu humain. Ça couvre les périodes de construction et d'exploitation du projet, puis elle tient compte aussi des deux phases du projet. Il y a une première phase qui est pour répondre aux besoins actuels des compagnies aériennes, donc 5 réservoirs pour une capacité de 110 millions de litres et éventuellement, selon la croissance de la demande, les 3 autres réservoirs vont être ajoutés pour avoir une capacité totale de 160 millions de litres. Les images que vous avez vues avant, c'est le projet dans son entièreté.

Un des éléments qui a été évalué, c'est la qualité des sols aux sites 1 et 2. Il va y avoir une amélioration des propriétés physiques des sols au site 1, parce qu'il y a des travaux géotechniques qui sont prévus dans le cadre du projet pour améliorer la stabilité des sols au site du terminal maritime.

Il y a aussi une amélioration des propriétés chimiques des sols sur les sites 1 et 2. Comme on l'a dit, c'est d'anciens... c'est des sites d'anciens terminaux pétroliers, ils ont été décontaminés, mais il reste de la contamination à certains endroits puis il est prévu que pendant la période de construction, CIAM enlève les sols contaminés à l'emplacement prévu des infrastructures permanentes, de la digue, des voies ferrées.

Comme pour tout projet industriel, il y a un potentiel de contamination en cas de déversement accidentel, d'une fuite d'un équipement ou de la machinerie. Pour réduire les impacts potentiels autant que possible, dans l'étude d'impact on propose des mesures d'atténuation. Pour les sols, par exemple, ces mesures d'atténuation incluent la surveillance continue des activités de

chargement et de déchargement de carburant. Il va y avoir la mise en oeuvre d'une procédure d'inspection et d'entretien préventif des équipements, des installations, des infrastructures, puis pour réagir rapidement en cas de déversement accidentel, la mise en oeuvre du plan de mesures d'urgence.

Un autre élément analysé, ce sont les émissions atmosphériques émises par le projet. Les principales sources d'émissions atmosphériques, ce sont les réservoirs de carburant, les points de remplissage pour les camions et les wagons, la locomotive de manœuvre, les chemins. Pour bien évaluer cet impact, on a fait des modélisations et des calculs; pour les modélisations et calculs, c'est le pire cas qui a été évalué, donc c'est la phase 2 du projet avec l'ensemble des réservoirs, puis c'est un scénario où est-ce que toutes les activités ont lieu en même temps.

Les modélisations ont été faites selon le *Règlement sur l'assainissement de l'air* du Québec et selon le *Règlement 2001-10* de la CMM. Les résultats de la modélisation puis des calculs montrent qu'il y a un respect des normes en tout temps, que ce soit les normes provinciales ou les normes de la CMM.

Pour réduire les impacts, CIAM met quand même en place des mesures d'atténuation, des mesures comme le contrôle rigoureux des véhicules et des équipements pour s'assurer du bon fonctionnement des systèmes antipollution ou recouvrir les piles de sols excavés ou d'autres matières fines pour éviter la génération de poussières.

Pour les impacts sur le climat, on a comparé une situation hypothétique future avec ou sans le projet pour les gaz à effet de serre. Donc, on a estimé la demande future de carburant d'aviation dans les trois aéroports; selon l'intendance qui a été observée dans les dernières années, on a présumé que l'approvisionnement de ces aéroports-là se ferait encore à 50 % par les raffineries locales et donc, là, ce qu'on a comparé, c'est l'importation qui aurait lieu et dans une situation sans le projet, donc avec les modes de distribution actuels avec le terminal de Québec, puis la situation du projet de CIAM où est-ce que le bateau vient à Montréal.

La différence : sans le projet, il y a 38 000 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> de gaz à effet de serre émises à chaque année, avec le projet c'est environ 33 000 tonnes. C'est une différence de plus de 5 000 tonnes, c'est pour ça qu'on dit que le projet peut amener une diminution de près de 15 % des gaz à effet de serre. Ça représente environ 10 000 wagons puis 11 000 camions-citernes entre Québec et Montréal par année.

On a aussi évalué les impacts du bruit généré par le projet. Les principales sources de bruit, ce sont les activités de déchargement des navires, de chargement des barges, le transfert du carburant vers le pipeline, entre les réservoirs, le chargement des wagons-citernes, les déplacements des wagons-citernes de la locomotive.

Encore une fois, on a fait une modélisation pour mieux évaluer les impacts. Cette modélisation c'est encore la phase 2 du projet avec l'ensemble des réservoirs, le projet à pleine capacité et un pire cas où est-ce que les activités ont lieu tous en même temps. Les résultats ont été comparés aux limites applicables de la Note d'instruction sur le bruit du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, et les résultats sont que les limites de bruit sont respectées en tout temps le jour et la nuit.

Parmi les mesures d'atténuation qui sont proposées, lorsque c'est possible, les activités bruyantes vont être faites de jour. Par exemple, les génératrices d'urgence doivent être testées une fois par mois, bien, ce test-là, on peut le faire de jour et pas de nuit. L'utilisation si possible d'équipement générant un niveau de bruit peu élevé, et des mesures comme ça.

Un autre élément analysé, c'est l'impact associé à la circulation des camions. Il va y avoir une augmentation de la circulation des camions pendant la période de construction, mais c'est un impact temporaire de courte durée.

Pendant la période d'exploitation, l'utilisation de camions-citernes à partir de Montréal-Est, ce n'est pas un mode de transport qui est privilégié par le projet de CIAM. Si ça se produisait, si les camions étaient utilisés, ce serait probablement de courte durée et ce serait une solution de remplacement à un des modes de transport qui est privilégié.

Donc, les mesures d'atténuation qui sont prévues pour le camionnage, c'est de s'assurer du respect des plans de camionnage de la ville de Montréal-Est et de la Ville de Montréal, en incluant les horaires, les routes de circulation et aussi, de planifier les travaux à réaliser en collaboration avec la Ville de Montréal-Est et l'Administration portuaire de Montréal pour minimiser les nuisances.

Concernant les retombées économiques et les emplois générés par le projet, c'est un investissement privé d'environ 150 millions de dollars. Il y aura des retombées économiques locales et régionales. Par exemple, présentement CIAM paie des taxes municipales pour ses deux terrains vacants de près de 190 000 \$ par année à la Ville de Montréal-Est et après la construction, une fois que les infrastructures seront en place, ce sera plus du double par année.

Il est prévu qu'il y ait 681 emplois temporaires pendant la période de construction; environ une vingtaine d'emplois permanents pendant l'exploitation et il y a plusieurs emplois indirects auprès des fournisseurs ou des services connexes.

Dans ce cas-ci, on a des mesures de bonification. Comme c'est un impact positif, on veut essayer de le maximiser, de l'optimiser. On a privilégié l'approvisionnement local, favoriser l'embauche d'une main d'oeuvre locale lorsque c'est possible.

Un autre élément évalué, c'est l'impact visuel du projet. La réalisation du projet va modifier l'environnement visuel sur le site 1 par l'ajout de nouveaux réservoirs; sur le site 2, pour les infrastructures de chargement. Il va y avoir aussi une modification de l'éclairage, de la luminosité.

Il faut noter, pour les mesures d'atténuation pour celui-là, qu'on ne peut pas faire d'aménagement paysager sur les sites 1 et 2 pour des raisons de sécurité, mais il y a d'autres mesures qui sont quand même prévues, comme par exemple, établir une fréquence d'inspections et de retouche de peinture pour les réservoirs.

Je vais repasser la parole à Matthew pour les risques technologiques.

**M. MATTHEW McKERNAN :**

Donc, pour les risques technologiques, notre expert a fait une modélisation selon plusieurs scénarios qui sont selon les exigences du MDDLCC. Le constat primaire c'est que les conséquences d'accidents des sites 1 et 2 seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel. Et ce fait est basé sur le fait que le carburant d'aviation, c'est un des plus sécuritaires des hydrocarbures à cause de sa volatilité. Donc, c'est moins volatile que des produits comme l'essence ou d'autres produits comme l'éthanol.

Et l'ensemble des mesures prévues, qui ont été prises en considération avec cette analyse de risque, font en sorte que les risques sont faibles.

Quand on parle des mesures qui sont prévues, voici quelques exemples des mesures qui ont été prises en considération dans l'analyse : donc, on parle de la mise en oeuvre des meilleures pratiques de l'industrie, des mesures préventives comme le système de protection cathodique sur les fonds des réservoirs ou toute la tuyauterie souterraine, ainsi que des mesures d'intervention comme le système de protection pour la mousse pour les réservoirs, ainsi que le système de fermeture d'urgence des pompes et des vannes.

Donc, et bien sûr, on parle aussi de mettre en place un plan des mesures d'urgence selon les règles, qui serait également suivi par d'autres instances gouvernementales au niveau de son efficacité.

Donc, pour ce qui est de la surveillance et suivis environnementaux, il y a deux phases du projet que ça implique : on parle de la période de construction puis également la période d'exploitation. Donc, voici quelques-uns des exemples de suivis qui vont être faits lors de la construction au niveau de la gestion des sols excavés, au niveau de la gestion des eaux.



1185 D'autres activités de gestion, comme la gestion des plantes exotiques, l'entretien des véhicules de construction également au niveau de ravitaillement des équipements puis la machinerie lourde, le tout va être suivi par la mise sur pied d'un comité de liaison. Donc, une fois qu'il y a un décret pour le projet, on a le plan d'impliquer un comité de liaison pour démontrer la transparence puis l'habileté de répondre au niveau des questions et des préoccupations qui sont soulevées par ceux qui sont touchés et par le public en général.

1190 Et lors de la période d'exploitation, il y a des programmes de suivi qui vont être mis en place, évidemment, au niveau de l'intégrité des installations et des infrastructures, donc les tests qui sont faits souvent par des consultants à l'externe à une certaine fréquence pour s'assurer de l'intégrité des installations. Le fonctionnement de tout ce qui est infrastructures de drainage, exemple les séparateurs d'huile et eau, la qualité des eaux acheminées aux égouts, un suivi sur la qualité des eaux souterraines une fois que les installations sont complètes et un suivi sur le climat sonore.

1195 Et comme on a mentionné, la poursuite de ces activités va être faite par un comité de liaison pour s'assurer une transparence dans les démarches qui sont faites.

**LE PRÉSIDENT :**

1200 Alors, le délai arrive et vous arrivez à votre conclusion, c'est parfait.

**M. ROBERT IASENZA :**

1205 Oui, c'est la dernière diapositive.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

1210 **M. ROBERT IASENZA :**

1215 Donc, en conclusion, notre projet est un projet stratégique pour Montréal. On vous rappelle qu'il y a plus que 1 000 vols qui quittent les aéroports de Toronto, Montréal et Ottawa chaque jour et la production de carburant d'aviation dans les raffineries dans notre région ne suffit pas à la demande. Et donc, notre objectif est d'avoir un approvisionnement plus fiable et sécuritaire qui répondra à la demande.

Aussi, il y a des bénéfices indéniables, un investissement privé de 150 millions de dollars dans l'économie du Québec; une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 15 %; peu

1220 d'impacts environnementaux négatifs importants; et finalement, le projet permettra éventuellement l'approvisionnement en biocarburant.

Merci.

1225 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre présentation. Alors, le registre est maintenant ouvert, les gens qui souhaitent soumettre des questions à la commission peuvent s'y inscrire. Alors, la commission va prendre une pause de 15 minutes et va vous revenir avec la période de questions.

1230 Alors, je vous remercie.

---

1235 **SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

---

1240 **REPRISE DE LA SÉANCE  
PÉRIODE DE QUESTIONS  
Mme MARIE DURAND**

**LE PRÉSIDENT :**

1245 Alors, nous reprenons nos travaux, la période des questions. Alors, vous vous rappelez d'éviter autant que possible les préambules à vos questions. Je vous souligne que pour ce qui est de l'émission de vos opinions concernant le projet, nous attendons vos opinions à la deuxième partie de l'audience.

1250 Alors, tel que convenu, les gens au registre vont être demandés à tour de rôle pour venir soumettre leurs questions à la commission. Je rappelle que c'est deux questions par intervention et c'est toujours possible aux personnes de s'inscrire à nouveau au registre.

Alors, je demanderais à madame Marie Durand, s'il vous plaît, à venir nous soumettre ses questions.

1255 Alors, rebonsoir Madame.

**Mme MARIE DURAND :**

1260 Rebonsoir. Toujours dans l'esprit global du projet avec ses extensions et ses possibles  
contaminations, il y a eu un mémoire du défunt projet Énergie Est qui nous a surpris parce qu'on a  
appris des choses qu'on ne savait pas. Les filières de traitement des stations de purification ne sont  
pas conçues pour éliminer les hydrocarbures de notre eau potable. En cas de déversement majeur,  
1265 pas de plan B pour les stations de la région métropolitaine qui ne peuvent compter sur aucune prise  
d'eau alternative d'eau potable pour le grand Montréal. C'est impressionnant, ça. La réserve en eau  
potable du grand Montréal est de 16 heures.

1270 Alors, ma première question : pourriez-vous nous expliquer ce qui arriverait et durant combien  
de temps nous serions privés d'eau potable, pas seulement pour boire, là, mais se laver, les  
hôpitaux, les tests qui sont faits sur les patients, et cetera, en cas d'un déversement majeur au  
niveau du pipeline qui traverse la rivière des Outaouais?

**LE PRÉSIDENT :**

1275 Alors, votre question...

**Mme MARIE DURAND :**

1280 Mais j'ai une deuxième question aussi, voulez-vous que je la pose tout de suite?

**LE PRÉSIDENT :**

1285 Oui, mais on va d'abord soumettre la première question aux intervenants puis on pourra venir  
après ça avec votre deuxième question.

**Mme MARIE DURAND :**

Voici ma deuxième question...

1290 **LE PRÉSIDENT :**

Non, juste attendre.

**Mme MARIE DURAND :**

1295 Ah, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

1300 On va d'abord régler la première question, avoir la réponse, après ça, vous soumettez votre deuxième question.

**Mme MARIE DURAND :**

1305 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

1310 Alors, écoutez, je comprends que ça vise principalement la Ville de Montréal qui est responsable de l'approvisionnement en eau potable? Alors, c'est quoi les mesures de la Ville concernant l'approvisionnement en eau potable en cas d'accident ou de déversement?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

1315 Bien, ce que je peux vous dire c'est que la prise d'eau, les principales prises d'eau potable à Montréal sont toutes en amont du projet qui est ici, donc les prises d'eau ne seraient pas affectées en cas d'un déversement à Montréal-Est, là.

**Mme MARIE DURAND :**

1320 On ne parle pas de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

1325 On parle du grand territoire de la Ville de Montréal, là. Est-ce qu'éventuellement, s'il y avait déversement en regard du projet tel que proposé, une quelconque personne de la population de Montréal ou d'une partie de l'île de Montréal serait affectée?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

1330 Non, pas en termes d'approvisionnement en eau potable. Comme je vous dis, Montréal-Est étant justement plutôt en aval de toutes les prises d'eau sur l'île de Montréal, donc il n'y a pas de prises d'eau qui sont en amont sur le fleuve de Montréal-Est, dans le fleuve, du moins, là.

1335 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

1340 Monsieur Chevrefils?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

1345 Oui?

**LE COMMISSAIRE :**

1350 Ce que madame craint, c'est – là, on est dans une infrastructure qui ne fait pas partie du projet, mais qui pourrait être concernée, c'est une fuite plus haut sur le pipeline de PTNI.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Ah, pardon. Excusez-moi. Oui.

1355 **LE COMMISSAIRE :**

Alors, est-ce que vous pouvez, dans ce cadre-là, répondre à la question?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

1360 Non, dans ce cadre-là, je vais prendre la question en note. Je ne connais pas bien le positionnement des prises d'eau du côté nord de l'île. À ma connaissance, elles sont plus à l'ouest, donc plus en amont aussi, mais je vais quand même faire la vérification puis vous revenir, si c'est possible, demain.

1365 **LE COMMISSAIRE :**

Oui?

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Complément d'information – s'il vous plaît vous présenter, chacun des porte-paroles pour les besoins de la transcription.

1375

**M. MICHEL ALLAIRE :**

1380 Michel Allaire, Communauté métropolitaine de Montréal. Je voudrais vous faire part, il y a un  
comité qui a été mis sur pied. La Communauté a été saisie de la problématique, justement suite à  
Énergie Est et nos implications dans le domaine, et il y a un comité qui a été mis en place avec les  
1385 directeurs des principales stations – Montréal, Laval, Longueuil, Repentigny et compagnie – pour  
justement arriver avec une série de recommandations et de mesures à mettre en place pour contrer  
les effets d'un déversement à la hauteur de la rivière des Outaouais qui affecterait, évidemment, lac  
des Deux-Montagnes, rivière des Mille Îles, rivière des Prairies et le fleuve, donc la majorité des  
prises d'eau du territoire.

**LE COMMISSAIRE :**

1390 Est-ce que peut-être brièvement on sait où en sont ces travaux? L'état de la situation?

**M. MICHEL ALLAIRE :**

1395 Les travaux, il y a eu deux réunions jusqu'à maintenant, il y en a quatre de prévues, le rapport  
est attendu pour le 30 juin.

**LE PRÉSIDENT :**

Et l'objectif c'est élaborer un plan de mesures d'urgence?

**M. MICHEL ALLAIRE :**

1400 Non, mais de faire une... d'élaborer des mesures que les stations et les gens et la  
collaboration avec les gens de Sécurité civile, et cetera, qui pourraient être mises en place pour  
autant protéger les infrastructures, contrer les déversements et assurer l'approvisionnement en eau  
1405 pendant l'absence d'opération des usines.

**LE PRÉSIDENT :**

1410 D'accord. Peut-être un complément d'information de la part de monsieur Boivin, ministère de  
la Sécurité publique?

**M. STEVE BOIVIN :**

1415 Effectivement, on est présents au comité de la CMM. Toutefois, pour reprendre votre  
question, je vais les rappeler parce que le système de sécurité civile, je n'ai pas de Powerpoint pour

vous présenter ça, mais la contamination d'une eau potable qui nécessiterait des moyens exceptionnels d'eau de substitution, bien, il y aurait le même système. La municipalité nous ferait part de ses enjeux, régionalement parlant, on récupérerait tous les enjeux municipaux et ensuite, nationalement parlant, les autorités gouvernementales mettraient des mesures en place pour livrer de l'eau de substitution.

Effectivement que c'est un enjeu de perdre l'eau potable pour la ville de Montréal, on est d'accord, c'est un point quelques millions de personnes, donc c'est pour ça qu'on travaille avec la CMM, dans le cadre de l'évaluation des activités à mettre en place en amont, préventif, mais il y a aussi le ministère de l'Environnement qui a fait un règlement – là, je n'ai toujours pas le libellé, le RPEP, le *Règlement sur la protection des prises d'eau potable et leur protection*. Alors, les villes devront, en 2021, déposer leur étude de vulnérabilité et c'est dans cette démarche qu'on s'inscrit pour préparer les municipalités à faire face à une pénurie d'eau potable.

Donc, c'est ça que je pourrais vous dire comme complément d'information.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame, votre deuxième question?

**Mme MARIE DURAND :**

Alors, je vois que je n'ai pas de réponse précise, qu'on est incapables dans la salle de répondre à ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Alors, on évite les commentaires, je vous demanderais s'il vous plaît de nous soumettre votre question.

**Mme MARIE DURAND :**

1455

Oui, d'accord. Alors, je viens avec ma deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

1460

S'il vous plaît.

**Mme MARIE DURAND :**

1465

Pourriez-vous inviter monsieur Guy Coderre, enseignant du Centre national de formation de la Commission scolaires des Trois Lacs qui, lui, connaît extrêmement bien le dossier; le public a le droit de savoir les conséquences, les risques et c'est le rôle de la commission et du BAPE de nous informer.

**LE PRÉSIDENT :**

1470

C'est votre deuxième question?

**Mme MARIE DURAND :**

1475

Je vous repose la question, oui : pourriez-vous l'inviter pour qu'il vienne nous informer sur la vulnérabilité et la fragilité des stations de purification de l'eau potable? Ils enseignent à ceux qui en prennent soin, et donc des risques encourus et les conséquences pour la population en cas de contamination par les hydrocarbures impliquées dans ce projet de CIAM. On ne parle pas juste de l'Est de Montréal, là. C'est sûr que c'est global, ce projet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1480

Alors, merci, Madame Durand. Alors, écoutez, on va analyser la pertinence de faire appel à votre source.

**Mme MARIE DURAND :**

1485

Et vous allez nous donner une réponse?

**LE PRÉSIDENT :**

1490

Oui, Madame.



**Mme MARIE DURAND :**

1495           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1500           Alors, je vous remercie, Madame Durand.

---

**M. LUC FALARDEAU**

1505           **LE PRÉSIDENT :**

          Alors, j'inviterais maintenant monsieur Luc Falardeau, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Falardeau.

1510           **M. LUC FALARDEAU :**

          Oui, bonsoir, Monsieur Bergeron et Monsieur Haemmerli. Moi, mes deux questions, ça va porter sur le projet du CIAM; il résulte du fait que les raffineries ne sont pas capables de répondre à la demande complète de carburant des aéroports, d'après ce que j'ai compris, principalement des aéroports de la région de Toronto, de l'aéroport Pearson de la région de Toronto.

1520           Est-ce que les autres sources d'approvisionnement, les raffineries, par exemple, comme Suncor à Montréal et les pétrolières comme Shell, Valero, Esso, par exemple, eux aussi ils approvisionnent les aéroports comme l'aéroport Pearson à Toronto, disons pour les avions, qu'est-ce que ça représente le CIAM, l'approvisionnement en carburant du CIAM comparativement au restant de l'approvisionnement des autres pétrolières qui alimentent les aéroports?

**LE PRÉSIDENT :**

1525           Alors, pour le promoteur, nous faire un portrait de l'approvisionnement en kérosène d'aviation pour les différents aéroports. On comprend que vous en assurez la livraison pour 50 % à peu près des besoins, alors est-ce que vous pourriez nous faire un portrait un peu comment ça fonctionne en ce qui concerne l'approvisionnement local, là, le 50 % qui vient des raffineries locales puis comment ça s'inscrit dans votre objectif de livraison pour l'autre 50 %?

1530

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui. Donc oui, vous avez raison, aujourd'hui il y a un déficit de 50 %. Donc, seulement 50 % est raffiné par les raffineries au Québec et en Ontario. Après ça, il y a 50 % qui doit être importé pour combler la demande pour les trois aéroports. C'est toujours les trois aéroports ensemble qui sont regardés.

Les compagnies aériennes en tant que telles, si on prend la portion qui est importée, le 50 % qui est importé, si on prend ce volume-là, les compagnies aériennes font de l'importation d'environ 50 % à 60 % de ce montant-là à partir du port de Québec. Le restant est importé par les compagnies pétrolières et d'autres parties.

Donc, c'est quand même une partie significative que les compagnies aériennes doivent elles-mêmes importer.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce 50 % là, est-ce que c'est vous qui le gérez? Est-ce que c'est un autre organisme semblable? Est-ce que c'est à l'initiative de chacune des compagnies aériennes?

**M. ROBERT IASENZA :**

C'est à l'initiative de chaque compagnie aérienne. Donc, le carburant est acheté individuellement par les compagnies aériennes. Vous pouvez comprendre qu'elles sont très compétitives dans ce domaine, et donc elles achètent leur propre carburant. Le système de CIAM sert comme de l'infrastructure qu'elles utilisent en commun, mais elles sont responsables pour leurs approvisionnements pour acheter sur le marché.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, mais dans la vraie vie, là, ça marche comment? C'est-à-dire qu'elles achètent leur propre partie, mais elles le stockent pareil dans vos réservoirs aux aéroports mentionnés?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui. Oui, donc c'est un système – je m'excuse de l'anglicisme – « commingled ». Donc, c'est un système, chaque compagnie aérienne fait livrer son volume dans les réservoirs de l'aéroport, et

c'est mélangé rendu à l'aéroport et donc, il y a un inventaire de papier qui se fait pour traquer le volume de chaque compagnie dans les réservoirs.

**LE COMMISSAIRE :**

1575

Puis là, à ce moment-là, c'est qui qui est responsable, c'est CIAM?

**M. ROBERT IASENZA :**

1580

Oui, absolument.

**LE COMMISSAIRE :**

1585

Absolument. Excusez-moi, Monsieur Falardeau, je ne devrais pas le faire, mais je vais le faire quand même – dans l'étude d'impact, vous parlez d'un consortium à Pearson, dans Ottawa, le PIFCC et puis l'autre, là, c'est quoi, c'est vous qui les approvisionnez, c'est des consortiums différents de vous?

**M. ROBERT IASENZA :**

1590

C'est les mêmes compagnies aériennes qui se regroupent à chaque aéroport et à chaque aéroport, ils établissent un consortium pour être capables de recevoir le carburant et d'utiliser les infrastructures de façon commune. Donc, à Montréal, c'est CIAM; à Toronto c'est PIFFC, *Pearson International Fuel Facilities Corporation*, et à Ottawa, *Ottawa International Fuel Facilities Corporation*. Mais dernière ces compagnies à but non lucratif, c'est toujours les mêmes regroupements de compagnies aériennes qui établissent cette compagnie à but non lucratif pour être propriétaires des installations qu'elles doivent utiliser de façon commune, « common infrastructure ».

1595

1600

**LE COMMISSAIRE :**

Mais c'est quand même vous qui envoyez le carburant à ces consortiums-là?

**M. ROBERT IASENZA :**

1605

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

1610

O.K.

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Falardeau?

**M. ROBERT IASENZA :**

1620 J'ai juste une précision, je m'excuse.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Oui?

**M. ROBERT IASENZA :**

1630 On est responsables des infrastructures, mettons comme l'infrastructure qu'on propose à Montréal-Est, mais le transport de carburant, mettons, de Montréal-Est à Toronto-Pearson, ça, c'est les compagnies comme CN qui sont responsables entre les deux sites. Mais pour le stockage à Montréal-Est et pour la réception et le stockage de carburant à Pearson, oui, on est responsables.

**LE PRÉSIDENT :**

1635 Alors, Monsieur Falardeau, votre deuxième question?

**M. LUC FALARDEAU :**

1640 Bien, la première question, il y avait une question complémentaire. Est-ce qu'il y a d'autres aéroports, comme le deuxième aéroport qu'il y a à Toronto puis l'aéroport de Mirabel qui sont envisagés d'être desservis dans le futur par le CIAM?

**LE PRÉSIDENT :**

1645 Oui, alors un peu l'objet de la requête aussi qui avait été soulevée, vous pensez à une expansion aux États-Unis, dans quelle mesure, là, vous prenez la responsabilité de l'approvisionnement?

1650 **M. ROBERT IASENZA :**

On veut juste premièrement amener une correction, si on peut. Alors, on a aucun plan d'exporter le carburant aux États-Unis. Donc, ça ne fait pas partie de l'étude, ça ne fait pas partie de ce qu'on propose dans le projet.

1655  
Donc, les aéroports qui sont servis par CIAM, c'est Montréal-Trudeau, Mirabel est déjà inclus, Pearson et Ottawa.

**LE PRÉSIDENT :**

1660  
Puis pour les autres aéroports, c'est les compagnies aériennes, encore une fois, qui s'assurent elles-mêmes, de façon individuelle, l'approvisionnement à chacun des autres aéroports que ceux que vous avez mentionnés.

1665 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1670  
D'accord. Alors, merci, Monsieur Falardeau pour vos questions.

1675  

---

**M. RÉAL BERGERON**

**LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant monsieur Réal Bergeron, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Bergeron.

1680  
**M. RÉAL BERGERON :**

1685  
Bonsoir! Bonsoir tout le monde. On peut voir dans l'étude d'impact que les risques associés à ce projet sont quand même nombreux et importants. Ma première question c'est je voudrais savoir si les coûts environnementaux, sanitaires, sociaux et même économiques résultant d'un accident majeur ont été évalués.

**LE PRÉSIDENT :**

1690           Alors, le promoteur?

**M. ROBERT IASENZA :**

1695           D'abord, on a étudié les risques technologiques reliés au projet, on a un expert indépendant qui a regardé plusieurs scénarios et dans l'ensemble du projet avec les mesures qu'on va mettre en place, le risque est faible et donc, le risque n'est pas élevé pour les différents scénarios qui ont été étudiés, d'abord.

1700           Et, deuxièmement, CIAM aura des plans d'assurance en place, majeurs; les mêmes plans qu'on a en place pour couvrir les aéroports seront en place pour couvrir ses installations en cas d'événements.

**LE PRÉSIDENT :**

1705           Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

1710           Monsieur Iasenza, là, on parle du terminal; d'autres possibilités, j'imagine que la question de monsieur couvre d'autres possibilités, que ce soit dans le fleuve Saint-Laurent ou sur le rail ou, et cetera, ça, vous nous avez dit que ça relevait de la responsabilité des compagnies de transport. C'est ça? Avez-vous d'autres éléments à rajouter par rapport aux risques technologiques puis aux coûts environnementaux?

1715           **M. ROBERT IASENZA :**

              Oui, vous parlez de déversements reliés aux navires?

**LE COMMISSAIRE :**

1720           Par exemple.

**M. ROBERT IASENZA :**

1725           Par exemple. Donc oui, ça relève de la responsabilité du navire, mais quand même, on va s'assurer de mettre en place des critères. On n'invitera pas n'importe qui chez nous. Donc, on va

s'assurer que les navires qui viennent chez nous sont en conformité avec les lois sur la... la *Loi sur la marine marchande* et on ferait une enquête là-dessus avant de les inviter, de les recevoir.

1730 Et, deuxièmement, on aura des plans d'urgence en place et ces plans d'urgence seront coordonnés avec les organismes dans le secteur. Par exemple, avec la SIMEC, la Société d'intervention maritime de l'est du Canada, la Garde côtière, le Port de Montréal parmi d'autres. Donc, dans le cas d'un événement, même si ça relève d'une autre responsabilité, on serait impliqués pour être sûrs qu'on est capables de répondre.

1735 **LE PRÉSIDENT :**

Vous soulignez que vous allez vous assurer de la qualité des transporteurs. Sachant que c'est les compagnies aériennes qui commandent directement et qui s'assurent du transport de leur matériel, quelle forme va prendre, pour vous, le travail de vérification quant à la qualité de vos transporteurs?

1740 **M. ROBERT IASENZA :**

1745 On travaille très, très proche avec les compagnies aériennes. Donc, ils ne font pas de décision sans consulter avec CIAM. Donc si, admettons qu'ils organisent une livraison de carburant avec une telle compagnie de navires, bien, on serait capables de dire : attendez, on veut voir c'est quoi la compagnie, c'est quoi leur statut envers la conformité avec les lois, et cetera, et cetera. Donc, on pourrait faire des vérifications puis ce serait requis sûrement.

1750 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Là, vous nous en parlez au conditionnel, il faut bien comprendre, est-ce que ce serait?

1755 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui, ce serait.

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Ce serait.

**M. ROBERT IASENZA :**

1765 Oui, c'est sûr que ce serait, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Oui, alors Transports Canada?

**LE COMMISSAIRE :**

Avez-vous des exigences ou un commentaire à l'égard de ce qui vient d'être dit?

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

Je n'ai pas très bien compris la question, mais si c'est pour venir par rapport à la mise en conformité des navires qui arrivent en eaux canadiennes, effectivement Transports Canada a des systèmes qui sont en place pour s'assurer que les navires qui sont à l'intérieur de nos eaux rencontrent les conformités réglementaires de la *Loi de la marine marchande du Canada*.

L'un d'eux, l'un des systèmes qu'on a en place, la Sécurité maritime, est un système qui s'appelle le *Contrôle de l'état du pavillon*, qui est – en anglais c'est communément appelé le *Port State Control* qui est un système de « cotage » des navires, de cotation qu'on peut dire. Donc, et de priorisation d'inspection.

Donc, lorsque les navires, que ce soit navires pétroliers, vraquiers, conteneurs, passagers arrivent dans les eaux canadiennes, ils sont sujets à se faire inspecter à travers un mémorandum qui s'appelle le *Mémorandum de Paris* que le Canada a ratifié. Donc, ceci nous assure que les navires qui procèdent dans nos eaux sont des navires qui sont, on peut dire, en conformité réglementaire. Et s'ils ne le sont pas, ils sont détenus à quai ici au Canada, et les sanctions sont quand même assez sévères.

En plus de cela, pour venir par rapport aux navires pétroliers, les navires-citernes, le Canada a un programme d'inspection des navires pétroliers lorsque ceux-ci arrivent pour une première fois dans ses eaux. Ça s'appelle le *Programme canadien d'inspection des navires pétroliers*. Donc, la première fois que ces navires-là se pointent dans nos eaux, ils sont inspectés par les officiers de Transports Canada pour s'assurer de leur conformité, et leur performance est mise à l'intérieur de bases de données et s'ils ne sont pas... s'ils sont pris en non-conformité, ils sont, bien entendu, il y a des mises en application sévères qui sont mises. Ceci nous assure que les pétroliers qui naviguent dans les eaux sur le fleuve Saint-Laurent sont vraiment d'une très, très bonne qualité.

Ce programme-là est fait lorsque, je l'ai dit, la première fois que le navire arrive au Canada, mais aussi annuellement. Donc, à chaque année d'anniversaire que le navire procède en eaux canadiennes, le navire-citerne, il est réinspecté par les inspecteurs de Transports Canada.



Est-ce que ça répond à votre question?

**LE PRÉSIDENT :**

1810

En partie. Ultimement, éventuellement, si le transporteur n'est pas conforme, est-ce que vous avez le pouvoir éventuellement d'interdire la navigation de ce bateau-là dans les eaux canadiennes?

1815

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

Totalement. On a un processus, comme je le dis, de détention. Donc, ça, c'est très pénalisant, on l'interdit de bouger à quai jusqu'à tant que les conformités, qu'il atteigne le niveau de conformité souhaitable.

1820

Si c'est un récidiviste, donc c'est-à-dire qu'à plusieurs reprises, il se fait prendre en non-conformité, on a un système, à l'intérieur du protocole d'entente de Paris qui s'appelle – en français, je n'ai pas le nom, mais en anglais on appelle ça « banning », donc on le bannit...

1825

**LE PRÉSIDENT :**

Le bannissement.

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

1830

Le bannissement, on le bannit de nos eaux, on l'interdit d'accès à nos eaux puisqu'il ne correspond pas – et ça a été fait dans les années passées, là. Donc, si le navire ne rencontre pas les critères du protocole d'entente de Paris, il se fait bannir de la zone en tant que telle.

1835

Le protocole d'entente de Paris est un vieux programme qui date des années 90, 80-85, début des années 90, qui est arrivé à cause de – vous connaissez tous l'Amoco Cadiz, l'Exxon Valdez, et cetera. Donc, plusieurs pays se sont mis ensemble de façon à s'assurer qu'il n'y ait plus de navire poubelle qui navigue dans leurs eaux, principalement.

1840

**LE PRÉSIDENT :**

1845

Merci. Alors, je reviens un peu en périphérie de la question de monsieur concernant surtout la responsabilité financière éventuelle d'un accident. Donc, dans votre processus d'homologation de vos transporteurs, est-ce que vous vérifiez aussi, bon, au-delà de la sécurité puis de l'encadrement qu'on puisse donner, là, est-ce que vous vérifiez au moins la couverture en assurance de ces transporteurs?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui, absolument. Oui, il y a des contrats mis en place qui demandent des assurances, des indemnités, des inspections techniques, et cetera, et cetera.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Advenant un cas hypothétique où un bateau arrive en non-conformité, est-ce que vous avez le pouvoir de le refuser?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, votre deuxième question, Monsieur Bergeron? Vous comprendrez que les commentaires sont plutôt en deuxième partie.

**M. RÉAL BERGERON :**

En fait, c'était une sous-question.

**LE PRÉSIDENT :**

Non plus, les sous-questions...

**M. RÉAL BERGERON :**

C'était pour savoir si on avait chiffré le coût...

**LE PRÉSIDENT :**

Les coûts environnementaux, oui.

**M. RÉAL BERGERON :**

... c'est un petit peu ça, là, s'il avait le montant, non?

**LE PRÉSIDENT :**

1890 Mais semble-t-il, je ne pense pas qu'on a fait de scénario d'impact puis avec une évaluation financière éventuelle de déversement ou quoi que ce soit – mais écoutez, on pourrait peut-être retourner auprès de vous, est-ce que c'est déjà arrivé des cas où il y a eu déversements dans le fleuve Saint-Laurent par des bateaux?

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

1895 Bien, écoutez, je n'ai pas l'information devant moi, je peux vous revenir sur... oui, effectivement, c'est déjà sûrement arrivé qu'il y ait eu des déversements, je pense, mineurs d'hydrocarbures qui se sont faits sur le fleuve; d'événements majeurs, à ma connaissance, je n'ai pas encore ces faits-là, on peut vous revenir un petit peu plus tard par rapport à ça.

1900

**LE PRÉSIDENT :**

1905 Mais vous me confirmez que, je veux dire, ça relève de la responsabilité du transporteur? S'il arrive un événement quel qu'il soit, c'est à la charge et de la responsabilité du transporteur.

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

1910 Tout à fait. Ça relève de la responsabilité du transporteur. Il y a différents intervenants à l'intérieur de ça, notamment la Garde côtière aussi qui assure que les intervenants, que le transporteur et les équipes d'intervention font le travail qu'ils doivent faire.

1915 J'ai mon collègue avec moi, monsieur André Laflamme, qui est en charge du *Programme régional de préparation et d'intervention environnementale*, s'il peut vous donner un petit peu plus d'information en lien avec la façon que Transports Canada s'assure que les terminaux portuaires aient des plans d'urgence et soient certifiés par Transports Canada dans ce contexte-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1920 Écoutez, je crois que c'est plutôt en relation avec la question de monsieur Bergeron, on pourra faire appel éventuellement à votre ressource lorsqu'on va plutôt aborder les mesures d'urgence et les encadrements réglementaires qui sont afférents à ça.

1925 Mais comme vous pouvez le voir, on n'a pas de chiffre, là. Je veux dire, compte tenu des scénarios, la complexité de certains scénarios, on n'a pas, on ne peut pas, en tout cas le promoteur ne peut pas puis les personnes-ressources ne peuvent pas mettre de chiffre exact quant à un

éventuel déversement comme tel. Mais d'un autre côté, on a comme élément de réponse, un encadrement réglementaire puis une vérification en termes d'assurance.

1930 **M. RÉAL BERGERON :**

Ma deuxième question, oui?

1935 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, s'il vous plaît.

**M. RÉAL BERGERON :**

1940 Quelle est la couverture d'assurance de CIAM?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1945 **M. ROBERT IASENZA :**

On a un milliard de couverture en responsabilité civile et générale et 50 millions en couverture environnementale.

1950 **M. RÉAL BERGERON :**

Merci.

1955 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour vos questions, Monsieur Bergeron.

1960  

---

**M. RAYMOND MOQUIN**

**LE PRÉSIDENT :**

1965 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Raymond Moquin, s'il vous plaît. Alors, rebonsoir Monsieur Moquin.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

1970 Rebonsoir. Donc, on s'entend que le projet qui dessert beaucoup l'aéroport de Montréal et encore plus à l'ouest, Toronto, se fait vraiment dans l'Est de Montréal. Donc, veux, veux pas, on comprend qu'on est reclus par des nuisances possibles et aussi par les formes de pollution qu'il peut y avoir par rapport aux activités du terminal.

1975 Donc, est-ce que les émissions atmosphériques produites par ce projet, parce que veux, veux pas, dès qu'on parle de transbordement on parle d'émissions, seront mesurées par la station d'échantillonnage Saint-Jean-Baptiste située à 2 km du site? Est-ce qu'il y a des mesures actuelles qui sont prises pour établir le niveau actuel et aussi le niveau futur de ces émanations-là?

1980 Autrement dit, dans le quartier, bon, je veux dire, il y a un niveau de pollution X, Y, Z avec les produits contaminants de tant; maintenant que la société d'avitaillement est là, bien, il y avait tant de parties par million, maintenant il y en a le double, il y en a le triple, et cetera, est-ce que ça, c'est des choses qu'on peut s'attendre à avoir? Sinon, la Ville de Montréal, prévoit-elle installer une nouvelle station à un endroit plus approprié?

1985 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la qualité de l'air, ça relève de la responsabilité de la Ville de Montréal.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

1990 Oui, bonjour. La station Saint-Jean-Baptiste, la station 3, comme vous dites, qui est située un petit peu à l'est du projet, mesure présentement déjà en continu ce qu'on appelle les BTEX, donc les hydrocarbures communs, donc le benzène, toluène, éthylbenzène et puis le xylène, donc les mesures sont prises maintenant. Si je ne me trompe pas, ces niveaux-là sont présentés  
1995 annuellement dans le rapport du RSQA, donc le *Réseau de suivi de la qualité de l'air*, donc il y a des mesures qui sont prises maintenant.

2000 Donc, cette station-là va continuer d'exister suite au projet puis il pourrait y avoir une comparaison, là, d'un avant/après à cette station-là, définitivement. Je ne sais pas si ça répond à votre question?

**LE PRÉSIDENT :**

2005 Donc, on aura un portrait de la situation actuelle de la qualité de l'air...

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Et futur.

**LE PRÉSIDENT :**

Et éventuellement, si le projet se réalise, on pourrait faire un suivi, si ça a un impact ou non en termes de qualité de l'air.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Peut-être pour le promoteur, simplement... bon, en regard du transbordement et de l'essence, jet fuel, que vous allez – les opérations, essentiellement les opérations que vous allez faire sur votre terminal, est-ce que vous les quantifiez ou est-ce qu'il y a des mesures particulières afin d'éviter une émanation de GES lorsque vous faites des transbordements?

**M. ROBERT IASENZA :**

On va inviter Camille, notre expert en air. Camille Taylor.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

En passant, juste – quand on parle, parce que vous parlez de GES, mais les contaminants chimiques, c'est beaucoup plus que des GES en tant que tels; les GES c'est rien qu'une forme.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, je parlais de qualité de l'air au sens large.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

O.K.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

Puis c'est un peu ça, d'ailleurs, le réseau, le monitoring qui se fait actuellement quant à la qualité – c'est la qualité de l'air de la ville de Montréal?

2050 **M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Oui, c'est les contaminants chimiques, ce ne sont pas les GES, justement.

**LE PRÉSIDENT :**

2055 D'accord. Alors, simplement nous rappeler votre nom, Madame, pour les besoins de la transcription, puis la parole est à vous.

**Mme CAMILLE TAYLOR :**

2060 Camille Taylor, spécialiste en qualité de l'atmosphère. Donc, pour les émissions en transbordement, on parle des émissions lorsqu'il va y avoir des transferts de matériaux aux réservoirs. Donc, on a évalué les émissions du Jet A et du Jet A-1 et nous avons aussi évalué les émissions des composantes du Jet A et du Jet A-1 et c'est présenté dans notre étude d'impact.

2065 Donc, on voit certaines composantes sont spécifiques, dont les BTEX; on en a présenté certains qui sont dans le Jet A et le Jet A-1 et on a démontré que les émissions du projet en entier, donc pas seulement les émissions du transbordement, mais les émissions du projet en entier vont être en conformité avec le *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*, donc le RAA, au niveau provincial, et aussi avec les critères d'agents polluants du *Règlement 90* de la Communauté métropolitaine de Montréal, donc la CMM.

2070 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Haemmerli?

2075 **LE COMMISSAIRE :**

2080 Madame Taylor, une question de détail, mais je vais la passer parce que je risque de l'oublier. Dans l'annexe H de l'étude d'impact, il y a un tableau où vous nous donnez les émanations des différents polluants – non, mais ce n'est pas grave, vous n'avez pas besoin de le trouver tout de suite. Dans le tableau, on a les concentrations initiales qui sont exigées par le *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*, plus les émissions du projet. Les cartes ne présentent que les

émissions du projet. Est-ce qu'il serait possible, pour l'information générale, de ravoir ces cartes, mais qui nous montrent à la fois le bruit de fond plus les concentrations du projet?

**Mme CAMILLE TAYLOR :**

On va prendre ça, on va prendre votre demande en note. Donc, vous parlez des figures qu'on a appelées les Figures d'isoplèthes de concentration, juste pour précision?

**LE COMMISSAIRE :**

Exactement, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Puis les transposer avec la situation actuelle en matière de qualité de l'air?

**LE COMMISSAIRE :**

Bien, c'est-à-dire c'est ça, rajouter parce que les isoplèthes ne sont que les contributions du projet. Alors, si vous pouviez faire le total avec le bruit de fond puis nous représenter ces cartes-là.

**Mme CAMILLE TAYLOR :**

On prend votre demande en note et on va vous revenir.

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît. Alors, est-ce qu'on peut envisager la possibilité qu'il y ait un effet cumulatif en matière de qualité de l'air ou... c'est parce qu'au-delà de l'objectif du promoteur de respecter la réglementation, est-ce que c'est possible qu'il y ait un effet cumulatif qui fait qu'il y aurait éventuellement un dépassement?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Il faut faire la différence entre deux choses. Le RAA, qui est de juridiction provinciale, ne s'applique pas, dans les faits, sur l'île de Montréal. Ce règlement-ci, le RAA est conçu de cette façon



à ce qu'on impose un bruit de fond où on peut le démontrer puis on fait, on ajoute l'effet d'un projet. La réglementation de la CMM n'est pas faite ainsi. Elle ne mesure que l'impact d'un projet vraiment au niveau de la conformité réglementaire.

Cela étant dit, dans les faits, il peut y avoir une accumulation de différents projets, et pour revenir à la question de monsieur plus tôt, des stations comme la station 3 mesurent justement l'effet d'un bruit de fond plus l'impact d'un projet supplémentaire, mais il faut nuancer par rapport au respect de la réglementation comme telle qui ne prend pas ça en compte au niveau de la CMM.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, si on comprend bien votre réponse, c'est individuellement, chacun des projets est vérifié en fonction des exigences réglementaires que vous avez?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Oui. Au niveau de la CMM, oui, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Et, je veux dire, le fait que ce soit, comment dire, un monitoring par projet en quelque sorte, il est possible que le cumul puisse éventuellement affecter la performance qui dépasserait éventuellement la réglementation?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Bien, comme je vous dis, la réglementation, elle n'est pas faite pour mesurer l'effet de plusieurs projets à un certain endroit. Cela étant dit, il y a un mécanisme dans la réglementation qui permet, dans le cas d'une mesure qui serait hors normes à un point donné, de retrouver la contribution de différentes sources et puis de demander à ces sources-là de diminuer leur contribution proportionnellement à celle-ci.

Ça devient un peu technique, là, mais la réglementation, elle n'est pas faite comme ça. Ce n'est pas de cette façon-là qu'on évalue la conformité d'un projet à la réglementation.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., mais éventuellement, dans votre monitoring, en quelque sorte de la qualité de l'air, s'il y a dépassement, vous vous retournez pour essayer d'identifier dans le secteur concerné, qu'est-ce qui est la cause, là, de l'éventuel dépassement qui se révélerait à l'échantillonnage.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

2165 Ah oui, oui, définitivement. Puis si on pose, comme hypothèse – s'il y avait en 2020, par exemple, un dépassement ou des mesures qui étaient hors normes ou hors des standards de qualité de l'air à la station 3, bien, effectivement, on chercherait à voir qu'est-ce qui a causé cette augmentation-là puis pour agir sur cette source-là.

2170 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, votre deuxième question, Monsieur Moquin?

**M. RAYMOND MOQUIN :**

2175 Est-ce que je peux juste poser une petite question d'éclaircissement par rapport à ce qu'il vient de dire, sans que ça compte pour ma deuxième?

**LE PRÉSIDENT :**

2180 Essayez. Essayez.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

2185 O.K., je vais essayer, je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

2190 On est là pour ça, on est là pour avoir l'information.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

2195 Donc, si je comprends bien, mettons qu'on a dix entreprises, mettons CIAM, les pétrolières, et cetera, chacune génère une certaine nuisance, la réglementation ne calcule pas l'effet, ne tient pas compte des effets cumulatifs des autres, donc il pourrait y avoir une situation où l'effet global fait en sorte que la qualité de l'air serait inacceptable, mais qu'est-ce qui arrive dans ce temps-là?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

2200 D'accord. Au moment de l'évaluation d'un projet, par exemple au moment d'une demande de permis, le projet est évalué, seulement le projet est évalué au niveau de sa contribution des émissions atmosphériques. Mais comme je disais, il y a deux volets, donc ça, c'est le volet

2205 autorisation, vraiment conformité réglementaire, mais le monitoring qui est fait sur le territoire de l'île permet de voir la qualité de l'air, indépendamment des projets individuellement, donc à différents endroits.

2210 C'est sûr, à partir du moment où est-ce qu'il y a des pointes de qualité de l'air qui sont élevées ou près des critères – ce qui n'est pas le cas, là, soit dit en passant –, près des critères de mauvaise qualité de l'air, bien, effectivement, ça ne devient pas au niveau de l'autorisation, mais ça devient au niveau de l'intervention du Service de l'environnement de la Ville de Montréal de retrouver ces sources-là puis de les faire diminuer proportionnellement.

2215 Donc, c'est juste nuancé, il y a une petite différence par rapport à une demande de CA, par exemple au niveau du ministère de l'Environnement qui le regarde au niveau de l'autorisation. Dans le cas du règlement de la CMM, c'est plus au niveau de... au moment de la constatation d'un effet qu'il y a cette recherche-là.

Je ne sais pas si c'est clair, c'est assez technique, là, comme...

2220 **LE PRÉSIDENT :**

Non, bien on comprend que s'il y a dépassement...

2225 **M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Il y a action. Ce n'est juste pas au même moment.

**LE PRÉSIDENT :**

2230 C'est ça. Là, on se retourne vers l'inspection et l'enquête, là.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

2235 Tout à fait, exact.

**LE PRÉSIDENT :**

2240 C'est ça. C'est ce que je comprends. Votre deuxième question, Monsieur Moquin.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

Il a été dit plus tôt par plusieurs intervenants qu'une des craintes les plus grande, c'est notamment la connexion du projet avec l'oléoduc de Trans-Nord, donc c'est pour ça que comme l'Office national de l'énergie et Trans-Nord n'ont pas de représentant, sans doute c'est des questions que je vais vous demander, Monsieur le président, de référer à ces entreprises-là, c'est : quelles mesures vont être prises effectivement pour sécuriser les pipelines, surtout à proximité des voies d'eau, des rivières et du fleuve? Une des manières les plus efficaces c'est d'avoir des pipelines à double paroi, mais on sait que ça coûte cher. Est-ce que les entreprises comme Trans-Nord vont être prêtes à renforcer leur pipeline?

Déjà, si on me disait : les pipelines vont être renforcés, ils vont être mis aux normes, puis tout ça, déjà une crainte serait moins là. Mais tant que ce n'est pas là... Donc, ce serait une question à poser à ces gens-là.

**LE PRÉSIDENT :**

On est un peu plus dans l'opinion.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

Ah, c'est de l'opinion, ça? Ah oui? O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais il y a un bout d'opinion. Bien, écoutez, on prend note de votre question quant à la qualité des infrastructures pour ce qui est de la protection de l'eau potable.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

Et qu'est-ce que les entreprises vont faire pour renforcer, justement, ces infrastructures-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, puis on pourrait peut-être proposer au promoteur de nous faire un portrait un peu de la situation concernant la situation du pipeline Trans-Nord.

Vous, pour vous, à titre de fournisseur de service, à titre de transporteur de votre produit, quelles sont les garanties que vous exigez de la part du transporteur en termes d'infrastructures pour ce qui est de Pipelines Trans-Nord?

**M. ROBERT IASENZA :**

2285 Selon nous, PTNI est sous l'Office national de l'énergie, qui est une autorité fédérale, et c'est le rôle de l'ONE de s'assurer de l'intégrité du pipeline de PTNI. On a rencontré l'équipe de gestion de PTNI, ils nous ont confirmé et rassuré que oui, ils sont en train de travailler très « prochainement » avec l'ONE et ils sont en train d'opérer à l'intérieur des contraintes établies par l'ONE.

2290 En plus, il faut préciser aussi que notre projet n'augmente pas le volume qui va transiter le pipeline PTNI. Donc, c'est un pipeline qui est en opération aujourd'hui et le projet ne change pas ce concept.

**LE COMMISSAIRE :**

2295 Excusez-moi, comment ça il ne change pas le concept? Dans la mesure où il y a déjà des raffineries qui envoient probablement du carburant à différentes destinations, le fait que vous en envoyiez, vous aussi, quelque part, ça doit contribuer à augmenter le volume? Je ne parle pas du débit, là, mais je parle du volume transité.

**M. ROBERT IASENZA :**

2300 Ça va déplacer un volume qui transite aujourd'hui. Donc, s'il y a un peu de produit qui vient des raffineries, qui va dans ce pipeline aujourd'hui, mais si CIAM choisit de transporter le carburant dans ce pipeline, ça va déplacer le volume raffiné.

**LE PRÉSIDENT :**

2305 Autrement dit, vous remplacez, en quelque sorte, un utilisateur existant du pipeline. C'est ce que je comprends de votre réponse.

**M. ROBERT IASENZA :**

2310 Une portion du volume.

**LE PRÉSIDENT :**

2315 Une portion du volume.

**M. ROBERT IASENZA :**

2320 Oui, c'est le but du projet, de diversifier les options, tout à fait. C'est pour ça qu'on veut avoir cette option-là.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, mais là, l'autre fournisseur qui envoyait des volumes dans le pipeline, est-ce qu'on sait ce qu'il va faire?

**M. ROBERT IASENZA :**

On ne peut pas parler pour lui, mais il a sûrement d'autres produits qu'il vend, oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Et vous êtes assuré que votre produit remplacera celui de l'autre fournisseur et que... est-ce qu'il y a des accords commerciaux? Comment pouvez-vous être sûr de cette chose-là?

**M. ROBERT IASENZA :**

C'est dirigé par le marché. C'est dirigé par le marché, ces décisions-là quand les compagnies aériennes achètent le produit. Donc, le but du projet c'est de diversifier ces options-là parce que si on amène une autre opportunité pour les compagnies aériennes d'alimenter, d'approvisionner Montréal-Trudeau en utilisant des imports qui seront transportés par le pipeline, c'est juste une diversification des options. C'est ça le but, d'augmenter la fiabilité et la diversification de l'approvisionnement.

**LE COMMISSAIRE :**

Je vais dormir là-dessus, mais je vais peut-être vous revenir parce que mon rationnel ne la comprend pas celle-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà pour vos deux questions, Monsieur Moquin, il est toujours possible de vous réinscrire pour venir nous en soumettre d'autres.

**M. RAYMOND MOQUIN :**

Je vous remercie beaucoup.

---

2360

**M. DANIEL VANIER**

**LE PRÉSIDENT :**

2365

Merci, Monsieur Moquin. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Daniel Vanier, s'il vous plaît.  
Bonsoir, Monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

2370

Mon nom est Daniel Vanier, j'ai une formation de biologiste et je travaille beaucoup sur des projets d'impacts environnementaux, mais disons à titre bénévole. Donc, bonsoir Monsieur Bergeron, Monsieur le président; bonsoir, Monsieur Haemmerli, donc Monsieur le commissaire.

2375

Donc, pour ce soir, j'ai des questions pour le CIAM et j'en ai une – est-ce que ça fonctionne, oui, tout est beau?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, on vous entend très bien.

2380

**M. DANIEL VANIER :**

O.K., on m'entend très bien. Bon, ma première question s'adresse au promoteur...

**LE PRÉSIDENT :**

2385

Oui, elle s'adresse au président.

**M. DANIEL VANIER :**

2390

Oui. Oui, oui. Inquiétez-vous, je ne passerai pas à côté de vous.

**LE PRÉSIDENT :**

2395

Non, non, c'est juste un message pour dire qu'on n'est pas dans un débat contradictoire. Vous adressez vos questions au président.

**M. DANIEL VANIER :**

Oui, oui, bien, je ne ferai pas...

2400

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on vous écoute, Monsieur Vanier.

2405

**M. DANIEL VANIER :**

Pendant la période d'information du BAPE qui a été animée par monsieur Luc Nolet, en décembre dernier, j'ai insisté auprès du promoteur à l'effet que ce dernier effectue ou obtienne de nouvelles informations sur la sécurité du tronçon de l'oléoduc entre Montréal-Est et l'aéroport de Montréal auprès du propriétaire Trans-Nord. Est-ce que des démarches, est-ce que vous avez communiqué, Monsieur le président, est-ce qu'ils ont communiqué avec Trans-Nord à cet effet?

2410

**LE PRÉSIDENT :**

2415

Alors, nous sommes en discussion actuellement avec le pipeline, les représentant du pipeline Trans-Nord pour s'assurer qu'ils répondent aux questions de la commission. Alors, nous sommes en discussion avec eux pour confirmer leur participation aux travaux de la commission par écrit.

2420

Donc, il n'y aura malheureusement pas personne; actuellement, ils doivent nous confirmer leur collaboration, mais il y a personne actuellement qui est assigné puis qui est à même de pouvoir répondre aux questions qui sont spécifiques au pipeline Trans-Nord. Il faut comprendre que le pipeline Trans-Nord est un élément connexe du projet en termes de transport de produits pétroliers. La particularité du mandat que nous avons, il porte essentiellement sur le pipeline de raccordement et des réservoirs, mais compte tenu des préoccupations des gens, on va essayer de s'assurer d'avoir des réponses pour ce qui concerne le pipeline Trans-Nord.

2425

Alors, on prend en note les questions qui portent sur cette infrastructure et suite à cela, dépendamment de l'entente qui va intervenir avec eux, on va leur soumettre les questions puis les questions vont être écrites et elles seront déposées sur le site Internet de la commission pour que les gens puissent en prendre connaissance.

2430

**M. DANIEL VANIER :**

Monsieur le président, est-ce que c'est sûr que ça va être les questions des citoyens ou seulement celles de la commission?

2435

**LE PRÉSIDENT :**

Il faut comprendre que la commission exerce une discrétion quant à la pertinence des questions qui lui sont soumises. Alors, suite aux questions que vous allez nous poser, nous, on va



2440 les prendre en note, on aura éventuellement d'autres questions à soumettre à Pipelines Trans-Nord puis l'ensemble des questions leur sera soumise par écrit.

**M. DANIEL VANIER :**

2445 Parce qu'on est, on parle de développement durable...

**LE PRÉSIDENT :**

2450 Oui. Là, on est dans l'opinion. Vous m'avez posé une question...

**M. DANIEL VANIER :**

2455 Je vous pose une question, mais là, c'est une question de droit, O.K.? On se comprend, Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

2460 Écoutez, votre première question c'était : est-ce qu'on peut avoir les réponses concernant l'infrastructure du pipeline Trans-Nord, c'est bien ça? Alors, je vous dis, nous, on va prendre les moyens nécessaires pour qu'on puisse avoir des réponses en fonction de la collaboration que le promoteur peut nous offrir.

**M. DANIEL VANIER :**

2465 Monsieur le président, le promoteur s'était engagé à obtenir...

**LE PRÉSIDENT :**

2470 Je ne vois pas de point d'interrogation, là.

**M. DANIEL VANIER :**

2475 Bien, il y avait des informations, je lui ai demandé des informations supplémentaires suite... j'ai émis, lors de la période d'information, le point de la recommandation 1 de la Commission métropolitaine de Montréal, la Commission de l'environnement...

**LE PRÉSIDENT :**

2480 Oui. Monsieur Vanier, je cherche encore le point d'interrogation à votre question.

**M. DANIEL VANIER :**

2485 En tout cas...

**LE PRÉSIDENT :**

2490 Mais ça, c'est en deuxième partie qu'on vous attend pour venir nous dire votre opinion, Monsieur Vanier, là-dessus.

**M. DANIEL VANIER :**

2495 Je ne fais pas de l'opinion, Monsieur le président. Je pose une question, là, c'est clair. Est-ce que le promoteur a effectué entretemps des démarches auprès de Trans-Nord pour obtenir des informations supplémentaires en matière de sécurité?

**LE PRÉSIDENT :**

2500 Voilà. C'est parce que vous adressiez votre première question à la commission. Là, vous l'adressez au promoteur. Monsieur Iasenza?

**M. ROBERT IASENZA :**

2505 On a rencontré l'équipe de gestion de PTNI. C'est l'ONE qui est en charge. Il y a l'encadrement fédéral, c'est une autorité fédérale, donc ça relève des affaires de PTNI. PTNI est en charge de leurs opérations, est en charge d'être en conformité avec l'ONE et c'est ça que l'équipe de gestion nous a confirmé, que oui, ils travaillent avec l'ONE puis ils sont en conformité avec les contraintes.

2510 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà votre réponse. Alors, je vous remercie pour vos questions, Monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

2515 Non, il y avait une deuxième question, Monsieur le président, là. C'est un sujet, là. C'est une thématique, là. Commencez pas à me jouer ça, Monsieur le président, parce que...

**LE PRÉSIDENT :**

2520 Non, non. Monsieur Vanier, s'il vous plaît. Vous avez posé une question à la commission, je vous ai répondu. Vous avez transformé votre question pour l'adresser au promoteur, on a eu une réponse.

**M. DANIEL VANIER :**

2525 Bien, c'était au promoteur, ma question, qu'elle était adressée, la première.

**LE PRÉSIDENT :**

2530 Ça fait deux questions. Écoutez, je vous inviterais à vous inscrire à nouveau, Monsieur Vanier, pour nous soumettre vos questions. Merci beaucoup.

2535 **M. MARC LESSARD**

**LE PRÉSIDENT :**

2540 Alors, j'inviterais monsieur Marc Lessard, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Lessard est présent? Bonsoir, Monsieur Lessard.

**M. MARC LESSARD :**

2545 Bonsoir, Monsieur le président. Marc Lessard, citoyen de Mercier-Est, je demeure tout près d'un dépôt de produits pétroliers. Deux questions : une concernant les risques technologiques et une autre, bon, l'aménagement du territoire.

2550 Évidemment, j'ai pris connaissance de la section dans l'étude d'impact – c'est toujours compliqué, là, de visualiser, c'est des choses qui sont très, très théoriques. J'aimerais savoir, puis vous allez voir, ma question est fort simple : j'aimerais savoir si le risque normalisé, là, celui qui est le pire risque qui est décrit dans cette étude d'impact, correspond – puis là, je vais visualiser tout ça – à un incident – je pense à celui de Buncefield qui est un dépôt pétrolier, il y a une dizaine, une douzaine d'années – est-ce que ce scénario normalisé du pire risque correspond à cet accident qui est arrivé à Buncefield comme telle?

2555

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Iasenza?

**M. ROBERT IASENZA :**

Le produit qu'on va entreposer, c'est uniquement le carburant d'aviation. Ce qui est à la base c'est du kérosène et donc, la modélisation a été faite avec ce produit-là uniquement et c'est pour ça que les risques ont été établis en étant faibles parce que c'est un produit qui amène peu de risques, comparé à d'autres produits qu'on a trouvés à Buncefield, par exemple. Mais nous, on propose uniquement le stockage de kérosène, kérosène d'aviation.

**LE PRÉSIDENT :**

Quel type de produits qui étaient entreposés à Buncefield, du pétrole? Est-ce que c'était du jet fuel? Est-ce que vous connaissez la nature, là, de...

**M. MARC LESSARD :**

Il y avait de tout. C'était un dépôt d'une quarantaine de réservoirs, il y avait de l'essence. Du jet fuel, ils alimentaient les aéroports au centre de l'Angleterre, il y avait de tout. Et à peu près tout a brûlé, là, c'est pour ça – et ça, c'est un accident majeur, pour moi qui est visuel, aussi on le voit, il y a eu des impacts, et c'est dans ce sens-là, ma question. Est-ce que le scénario normalisé qui est décrit correspond à cet accident majeur?

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Iasenza?

**M. ROBERT IASENZA :**

On va demander à notre expert, monsieur Jean-Paul Lacoursière, en risques technologiques. C'est une question assez spécifique.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, simplement vous présenter, Monsieur, pour les besoins de la transcription.

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

2600 Monsieur le président, mon nom est Jean-Paul Lacoursière, je suis ingénieur et j'ai réalisé l'étude de risque technologique. Pour répondre spécifiquement à la question de l'intervenant, j'ai vérifié – d'abord, le premier point pour répondre à la question spécifique : à Buncefield, le réservoir qui était impliqué dans l'accident, c'était de l'essence.

2605 Il est extrêmement important de distinguer les deux produits. L'essence est un produit volatile qui, lorsqu'il se répand en cascades comme c'est arrivé à Buncefield – ce qui est arrivé à Buncefield, c'était un transfert à partir d'un pipeline –, qui a fait que des systèmes de contrôle de ce réservoir ont mal fonctionné puis il y a eu débordement, autour de 500 mètres cubes à l'heure.

2610 Ce débordement en cascades par le toit du réservoir a causé un énorme nuage de vapeur d'hydrocarbures. C'est dû au fait que le produit est volatile, et lorsqu'il tombe en cascades avec l'air qui remonte le long de la cascade, ça fait générer un énorme nuage d'hydrocarbure qui s'est allumé avec des effets dévastateurs. Il en a résulté que le terminal au complet, incluant les réservoirs de jet fuel, a brûlé. Mais c'est le résultat du premier événement.

**LE PRÉSIDENT :**

2615 Est-ce qu'on peut parler d'un effet domino, Monsieur Lacoursière?

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

2620 Dans ce cas particulier, oui, c'est un effet domino. Donc, c'est le résultat du premier événement qui a fait que l'incendie s'est propagé aux autres réservoirs qui ont brûlé.

2625 Dans le cas qui nous concerne ici, c'est du jet fuel; sa tension de vapeur, elle est de 5 millimètres de mercure, ce qui veut dire 0,1 livre par pouce carré. L'essence, c'est 825 millimètres de mercure, ce qui veut dire 15,5 livres par pouce carré. Vous voyez la différence entre 0,1 livre par pouce carré? Ça, c'est la vapeur qui peut se... qu'est-ce que c'est que cette tension de vapeur? On évacue une bouteille complètement à vide. On y injecte de l'hydrocarbure et la pression qui résulte de cette évaporation, c'est ce qu'on mesure. Elle est, dans ce cas particulier, de 0,1 livre pour le Jet et elle serait de 15 livres pour l'essence.

2630 Pour répondre, pour clarifier le point, c'est un point qui me préoccupe énormément. Je ne veux pas, dans aucune façon, signer un rapport qui dit que c'est sécuritaire puis ça vous éclate dans la face parce qu'on a mal évalué le point puis on n'a pas mis les dispositifs de protection pour s'assurer que ça ne se passe pas.

J'ai testé l'événement de Buncefield, le débordement. Donc, le test qu'on a fait c'est un transfert du navire dans le réservoir et on a présumé que les systèmes ne fonctionnaient pas et que ça débordait, et on a regardé qu'est-ce qui peut se passer. Il en résulterait, si ça s'allumait, une très faible explosion qui reste tout à fait sur le... si vous regardez les isocontours, si vous voulez les voir, on peut les présenter, mais ça résiste, ce sont – oui, celui-là, exactement lui. Celui-là.

Excusez pour le délai. Dans ce cas particulier spécifique dont on parle, ici, c'est le débordement, et on voulait vérifier qu'est-ce qui arrivait s'il y avait un débordement, quel serait l'effet de cette vapeur qui pourrait en résulter. Vous voyez, ce contour, cette enveloppe, ça inclut tous les réservoirs, mais ça ne veut pas dire que cette enveloppe-là va être utilisée tout le temps. Vous voyez l'encart qui est là, qui est en bas de l'image, c'est ce qui se passerait pour un réservoir.

Donc, vous voyez, on a donc dans ce cas très hypothétique à cause du fait que... pourquoi très hypothétique? La quantité de gaz, elle est faible, et la probabilité que ça s'allume et conduise à cet événement-là, elle est faible parce qu'il n'y a pas beaucoup de gaz pour s'allumer. Et pour ce faire, il faut, pour que ça s'allume, il faut qu'il y ait des sources d'allumage sur le site. C'est un site qui est contrôlé, donc il y a des moyens pour éviter que ça se passe. Pour éviter que ça se passe, donc c'est une classification électrique pour des endroits dangereux. Il y a d'autres éléments aussi. Mais assumant que ça se passe, vous voyez cette... ce serait ces isocontours qui pourraient se passer, donc... oui, ce sont ces isocontours.

Et donc on aurait, dans ce cas particulier – là, si on prend le vent le pire qui puisse nous causer des problèmes, dans ce cas particulier, le vent le pire est celui de 8,3 mètres par seconde, on a une... l'explosion cause une surpression, une onde de choc, si vous voulez, et cette onde de choc là, qui donne une livre par pouce carré, elle est à 115 mètres. Et ça, c'est une pression qui serait suffisante pour endommager un bungalow, par exemple, typiquement.

Et la distance pour 2 livres, elle est de 80 mètres, elle cause des dommages aux infrastructures et la distance pour 3 livres... enfin, j'ai marqué 13, ça devrait être 3 livres. Il y en a un petit pot, là, qui est dans...

**Mme CHRISTINE GUAY :**

Sur l'image, c'est correct.

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

C'est correct? Ah, c'est à côté, O.K. Donc, vous voyez, donc ça resterait au site, cette affaire-là, et on voulu spécifiquement, parce qu'on était préoccupés par Buncefield, tester qu'est-ce qui se passerait et on en sort de ce test-là et on est très rassurés qu'il n'y a pas de conséquence.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Juste pour une question de compréhension suite à votre présentation, le scénario implique actuellement un seul réservoir?

2680

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

Oui, bien, on décharge dans un réservoir et c'est celui-là qui déborde.

2685

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, je comprends que l'ensemble des éléments, d'un réservoir à l'autre, ça resterait confiné au site.

2690

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

Bien, c'est-à-dire...

**LE PRÉSIDENT :**

2695

C'est ce que je comprends.

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

2700

Exactement, c'est-à-dire que si on déborde dans le deuxième réservoir vers le nord-est, bien, c'est lui qui serait impliqué dans la chose et ainsi de suite.

**LE PRÉSIDENT :**

2705

Est-ce que c'est possible qu'il y ait un effet domino dans le sens que...

**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

2710

C'est possible qu'il y ait des dommages aux autres réservoirs, mais je ne crois pas que l'explosion serait... il y aurait des dommages, mais je ne pense pas que l'explosion serait... je suis d'avis que l'explosion ne serait pas assez puissante pour endommager l'autre réservoir et en causer un déversement ou une destruction du réservoir, si je peux dire.

2715 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., merci, Monsieur Lacoursière. Alors, Monsieur Lessard, votre autre question? Oh, excusez, Monsieur Duquette, MDDELCC?

2720 **M. MICHEL DUQUETTE :**

Oui, bien, je me représente parce que je ne me suis pas vraiment présenté au départ. Je suis de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, au ministère, et également spécialiste en analyse de risque technologique.

2725 Je voudrais juste amener un petit complément à ce que monsieur Lacoursière a dit, puis peut-être pour répondre précisément à l'intervenant au sujet du scénario normalisé. En fait, le scénario normalisé n'est pas la représentation de ce qui s'est produit à Buncefield directement, c'est plutôt une exigence du ministère de... bien, du ministère, mais via d'autres exigences que le ministère s'est fait lui-même, propres, dans son Guide d'analyse de risque dans lequel, dans le cas d'un réservoir, en fait, où on va demander au promoteur de faire un scénario normalisé, c'est-à-dire le déversement total du réservoir suivi de l'ignition. Donc, c'est le scénario qu'a présenté le promoteur, mais ce n'est pas le scénario qui représente Buncefield en tant que telle, bien qu'ils l'ont fait dans un des scénarios alternatifs.

2735 C'était ma précision que je voulais apporter pour répondre à l'intervenant.

**LE PRÉSIDENT :**

2740 D'accord. Alors, merci, Monsieur Duquette. Alors, Monsieur Lessard, votre autre question?

**M. MARC LESSARD :**

2745 Ça concerne l'aménagement du territoire. En 2005-2006, il y a eu des audiences comme ça pour ce projet d'entreposage de produits près d'ici, là, comme tel, et on s'est rendu compte qu'il n'y avait pas des règles claires au niveau de l'usage en fonction des dangers; la cohabitation résidentielle, industrielle et tout ça. Par exemple, il y a des rayons d'impacts, il y a des règles qui existent, particulièrement en Europe, où on dit bien qu'à l'intérieur du rayon, il ne peut pas y avoir un hôpital, il ne peut pas y avoir une école et en 2005, il n'y avait pas ça ici au Québec.

2750 Ça a sensibilisé, bon, les instances à l'époque. Maintenant, j'aimerais savoir si douze ans plus tard, si au niveau de l'aménagement, au niveau de ces règles d'usage du territoire, de l'aménagement sécuritaire, en tenant compte des rayons d'impacts, de qu'est-ce qui peut être



2755 construit à l'intérieur de tel... est-ce qu'il y a eu des choses de faites? Est-ce qu'il y a eu des réglementations qui ont été mises sur pied?

**LE PRÉSIDENT :**

2760 Alors, on comprend que ça relève – l'aménagement, CMM, Ville de Montréal? Montréal-Est? Là, il faut bien comprendre, en tout cas pour notre compréhension, Montréal-Est, c'est une ville défusionnée, hein? Donc, vous avez une responsabilité, mais vous partagez certaines choses en commun, Montréal-Est, Ville de Montréal puis Communauté métropolitaine, là.

**M. NICOLAS DZIASKO :**

2765 Si vous voulez, je peux vous démystifier rapidement l'idée.

**LE PRÉSIDENT :**

2770 S'il vous plaît.

**M. NICOLAS DZIASKO :**

2775 Moi, je représente la Ville de Montréal-Est, donc je travaille pour une ville qu'on appelle une ville liée, donc défusionnée en 2006. Il y en a 19, je pense, sur l'île de Montréal. Nous sommes la seule qui est à l'est, mais en tant que telle, on fait partie, bien entendu, de l'agglomération de Montréal qui elle-même fait aussi partie de la CMM.

2780 Notre Plan d'urbanisme, donc nos différents documents d'aménagement de territoire, dont notre zonage, est conforme, en fait, à ce qu'on appelle le schéma d'agglomération et donc, récemment, lorsqu'il y a eu en 2015 la révision du schéma d'agglomération au niveau des 19 villes liées puis de tous les arrondissements, toutes les villes et tous les arrondissements ont dû aussi se conformer et il y a eu des éléments, notamment sur des infrastructures de type pipeline, qui ont été mis en place, des nouveaux critères, notamment le fameux rayon de 300 mètres entre un pipeline  
2785 créé ou... mais voilà, entre un usage sensible, tel que défini dans le schéma, et un pipeline de transport d'hydrocarbures.

2790 Cela étant dit, il faut préciser que ce qu'on comprend par un pipeline n'est pas... ce qu'on comprend dans ce projet, c'est-à-dire le 7 km de transport d'hydrocarbure avionique n'est pas considéré comme un pipeline dans le sens du document du schéma, et donc de la réglementation.

On a un document annexe d'interprétation qui s'est ajouté en 2015 dans le document et qui exclut très spécifiquement certains types de pipeline. On parlait essentiellement de pipelines de

2795 connexion entre des réservoirs puis des raffineries et on fait aussi mention de ce type d'équipement là. Donc, on parle vraiment... on le nomme quasiment dans cette exclusion-là.

Donc, le 300 mètres n'est pas exigé... le 300 mètres d'un usage sensible n'est pas exigé dans la réglementation en vigueur.

2800 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Puis là, on parle spécifiquement du pipeline qui relierait les installations du promoteur à celui de...

2805 **M. NICOLAS DZIASKO :**

De Trans-Nord.

2810 **LE PRÉSIDENT :**

... PTNI, exactement. Mais la question de monsieur Lessard est beaucoup plus large en termes d'aménagement du territoire. Puis je pense que monsieur, à moins que je me trompe, monsieur Lessard parlait aussi de règles d'aménagement en regard des réservoirs.

2815 Bon, on comprend que la ville de Montréal-Est a quand même une situation, un historique industriel basé principalement sur les raffineries puis les réservoirs de pétrole, donc il y a une situation historique qui fait qu'il y a des installations pétrolières sur le territoire, mais dans quelle mesure les règles d'aménagement font qu'on ne répétera pas, en quelque sorte, les erreurs du passé quant à la mixité d'usages entre les secteurs industriels ou secteurs résidentiels, puis de  
2820 quelle façon les règles d'aménagement qui sont applicables maintenant s'appliqueraient au projet qui est proposé.

2825 Alors c'est un peu ça qu'on essaie de voir, là. C'est de situer, en termes de règles d'aménagement, c'est quoi les règles qui sont applicables à ce projet, qui est situé donc à Montréal-Est sur les territoires du port.

**M. NICOLAS DZIASKO :**

2830 Je vais tenter de répondre sur une des parties que je peux répondre, puis je pense qu'on va se passer un peu le mot avec la Sécurité publique. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, la Ville de Montréal-Est, elle est essentiellement industrielle, elle l'a toujours été, c'est-à-dire que – j'ai un visuel, mais je ne sais pas si je pourrais vous le montrer – 91 % du territoire est zoné industriel et il y a à peine 9 % du territoire qui est résidentiel.

On s'est assuré que dans la réglementation en vigueur, on ne fait plus cohabiter les usages sensibles, notamment résidentiels, avec les usages industriels. On fait en sorte d'aménager le territoire où ces deux usages-là, qui sont complètement opposés, ne devraient plus cohabiter. On se prévoit, dans notre document de planification territoriale, des zones tampons, sauf qu'on vit aussi avec ce qu'on a.

Donc, pour tous les nouveaux projets, on s'est assuré que notre petit secteur résidentiel ne cohabite plus avec ce type d'usage à risque, entre guillemets. Ça, c'est le premier élément.

Le deuxième élément, puis là je vais passer peut-être le mot à mon collègue de la Sécurité publique, je pense qu'il y a des projets de réglementation qui sont en cours, mais il faut, ici, les prendre avec des pincettes parce qu'il y a certaines infrastructures qui sont sur les territoires, sur des terrains du port, qui sont de juridiction fédérale et qui font en sorte que l'aménagement du territoire qui dépend des villes, on n'a parfois pas grand-chose à dire par rapport à certains types d'usages qui sont dans ces terrains-là.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Donc, les règles d'aménagement peuvent être, en quelque sorte, là, il y a un arbitrage à faire entre la responsabilité de l'Administration portuaire de Montréal, qui est un organisme fédéral, et la juridiction provinciale en matière d'aménagement de la Ville de Montréal-Est, c'est ce que je comprends?

**M. NICOLAS DZIASKO :**

Oui, c'est tout à fait ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que pour le représentant du port de Montréal, est-ce que vous pourriez un peu nous situer quant aux règles d'aménagement et aux responsabilités du port quant aux installations sur son territoire?

**M. DANIEL DAGENAI :**

L'explication est juste. Effectivement, l'aménagement du territoire du port de Montréal est sous juridiction fédérale. Le Port de Montréal communique à travers le plan d'aménagement de son territoire la vocation et l'usage des terrains qui sont sur son terrain à elle. Bien entendu, nous, l'usage qu'on en fait est essentiellement destiné pour le transbordement et le transport industriel,

donc il n'y a pas vraiment de surprise à comprendre vraiment ce qui va se passer sur notre côté.  
Je ne peux pas vraiment dire...

**LE PRÉSIDENT :**

Mais de manière plus large? Comme monsieur Lessard mentionnait, entre autres, l'aménagement de zones tampons, monsieur le représentant de la Ville de Montréal-Est aussi le soulignait, comment vous... comment dire, votre bon voisinage avec la municipalité en quelque sorte en matière d'aménagement, comment ça se passe? Comment vous communiquez ensemble pour en arriver à un modus operandi sur le territoire de l'Administration portuaire de Montréal au regard des exigences d'aménagement de la Ville de Montréal? Comment vous « managez » ça? Excusez l'expression.

**M. DANIEL DAGENAI :**

D'accord. Donc, effectivement, il y a des relations avec l'administration locale et notamment le municipal, bien entendu. Souvent avec le promoteur aussi, on va intervenir puis on va faire de la médiation pour s'assurer qu'il y a effectivement une zone tampon ou un aménagement d'une forme de barrière, soit acoustique ou visuelle, pour s'assurer qu'il n'y a pas un débordement de bruit ou de lumière ou que l'activité sur le terrain du port vienne importuner nos voisins immédiats ou riverains, là.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce que je comprends...

**M. DANIEL DAGENAI :**

Il n'y a pas de cadre...

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas de cadre formel, là.

**M. DANIEL DAGENAI :**

Si vous voulez dire s'il y a un cadre? Non, il n'y a pas de cadre formel. Il n'y a pas une bande réservée de 25 mètres tout le long du territoire du port de Montréal pour ce type d'activités là.

**LE PRÉSIDENT :**

2915 Vous n'avez pas non plus négocié, entre guillemets, avec la Ville de Montréal-Est quant à des éléments d'aménagement qui relèveraient de votre responsabilité ou qui seraient conséquents avec, comment dire, le voisinage des quartiers résidentiels.

**M. DANIEL DAGENAI :**

2920 Non. Il serait difficile pour nous de négocier ça avant de connaître véritablement l'occupant du territoire, bien entendu, ou l'occupant... vous savez, au fur et à mesure que les terrains sont loués, il y a de nouvelles occupations ou il y a une nouvelle vocation à ces territoires-là, qui sont toujours reliées avec une activité portuaire, bien entendu, mais tout dépendant de l'implantation sur le terrain, ça peut être soit un bâtiment ou soit une unité de pompage ou, dans certains cas, que ce soit des quais de transbordement ou de chargement ou des réservoirs.

**LE PRÉSIDENT :**

2930 Alors, merci beaucoup. Alors, Monsieur Lessard, merci beaucoup pour vos questions.

**M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :**

Monsieur le président, vous me permettez de...

2935 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, excusez-moi. Oui, oui, allez-y. Présentez-vous.

**M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :**

2940 Je suis Frédéric Saint-Mleux, je suis chef de section au Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal. Je me permettrais de confirmer à monsieur qu'effectivement, à l'heure actuelle, il n'y a aucune réglementation globale sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et de la ville de Montréal qui vienne statuer le niveau de risque pour des installations comme celle-là. Il est de la responsabilité de chaque ville et arrondissement de l'île de spécifier leurs balises.

2945 Le Centre de sécurité civile émet, dans certaines circonstances, lorsqu'un arrondissement lui en fait la demande, des avis en lien avec l'acceptabilité de certains projets.

2950 Dans le cadre actuel de réglementation, il n'y a que des bonnes pratiques en matière de définition d'acceptabilité des risques, notamment l'utilisation des études quantitatives de risques et

la grille du feu, bien feu, de l'ancien Conseil canadien, le CCAIM, là, l'ancien Conseil canadien – aidez-moi – CCAIM...

2955 **LE COMMISSAIRE :**

Le Conseil canadien des ministres de l'environnement.

2960 **M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :**

Non.

**LE COMMISSAIRE :**

2965 Non?

**M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :**

2970 J'ai un blanc, je vous confirmerai, là. J'ai l'acronyme en tête par coeur. Donc, il n'y a que des bonnes pratiques, toujours, pour le moment. Il y a des réflexions qui sont toujours en cours, mais il n'y a rien qu'on peut confirmer pour le moment.

**LE PRÉSIDENT :**

2975 Pour le Port de Montréal?

**M. DANIEL DAGENAI :**

2980 Je vais juste amener une précision. Je ne vais pas vous laisser aussi sur l'impression, Monsieur le président, que l'ensemble des mesures de mitigation sont laissées entièrement à la bonne volonté des occupants ou des locataires. Il faut comprendre que tous ces baux, tous ces contrats-là sont habituellement spécifiquement mentionnés qu'il doit y avoir, naturellement, un respect puis l'obtention de permis.

2985 Donc, dans le cadre d'une application d'une application d'un règlement ou d'une loi, si l'obligation d'installer des infrastructures ou des équipements pour protéger les résidents tout autour, bien entendu, on va s'assurer et on va veiller à ce que ces infrastructures-là sont bel et bien mises en place aussi, là.

2990

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour ce complément d'information. Merci Monsieur Lessard pour vos questions. Il est toujours possible pour vous de vous réinscrire – mais on peut compléter? Oui, allez-y.

**M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :**

Monsieur, c'est le *Conseil canadien des accidents industriels majeurs*. Donc, qui n'existe plus, mais qui est toujours utilisé comme critère d'acceptabilité des risques, là, de façon générale ou généralement reconnu.

---

**M. VINCENT MARCHIONE**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Vincent Marchione, s'il vous plaît. Alors, rebonsoir, Monsieur Marchione.

**M. VINCENT MARCHIONE :**

Bonsoir. Monsieur le président, depuis 40 ans que j'habite dans l'Est, j'ai vu des – ma question sera sur les réservoirs – j'ai vu des réservoirs percés et des écoulements souterrains puis ça se retrouve dans le Saint-Laurent, j'en ai vu brûler. Le plus grave que j'ai vu c'est sur la rue Notre-Dame et Dickson; vraiment, il avait complètement brûlé celui-là, il a fallu évacuer un peu la population autour.

Donc, si je me réfère au projet, le premier réservoir à l'ouest est à 800 mètres du quartier Tétreaultville puis les autres, les derniers, très près, encore plus près d'un quartier populaire de Montréal-Est. La zone de sécurité du premier touche un réservoir du voisin qui est la compagnie Vopak. Donc, en cas de désastre, c'est deux parcs de réservoirs qui vont avoir des problèmes avec un effet domino.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, la question?

**M. VINCENT MARCHIONE :**

Ma question c'est quelle sorte de technologie la compagnie va choisir pour ses réservoirs? Est-ce que c'est la meilleure technologie, en sachant que ça coûte très cher et tout le monde veut faire des économies? En tout cas, c'est ça. J'aimerais savoir quelle sorte de technologie.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, d'accord. Monsieur Iasenza?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui. Pour répondre à la question de technologie, oui, on va installer la meilleure technologie qui est conforme aux règlements qui sont en place présentement. Pour la question de scénario où des réservoirs sont percés, brûlés, il faut noter aussi qu'on installe une digue de confinement qui va contenir, qui serait installée en dessous des réservoirs, qui pourrait contenir un déversement. Et aussi, on l'a étudié, l'événement de feu, comme monsieur Lacoursière vient de décrire, et même dans le pire des cas, les impacts d'un tel événement restent à l'intérieur de notre site industriel. Donc, il n'y a pas d'impact sur les secteurs résidentiels.

Et, troisièmement, on a aussi étudié le risque avec notre expert du scénario où il y aurait un événement à côté du réservoir avoisinant, de Vopak, et aussi avec cette modélisation qu'il a faite, ça démontre qu'il n'y aura pas d'effet domino. Il n'y aura pas d'effet domino pour le réservoir à côté. Donc, on les a analysés.

**LE PRÉSIDENT :**

J'aimerais savoir si vous avez évalué, à l'inverse, si éventuellement il y avait un accident chez les voisins puis qui affecterait le réservoir éventuellement, est-ce que ça pourrait affecter vos installations?

**M. ROBERT IASENZA :**

C'est une question assez spécifique, mais on pourrait demander à monsieur Lacoursière.

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que l'effet domino va dans les deux sens, là. Vous dites, de votre côté – puis je comprends que c'est en fonction de votre responsabilité sur l'installation éventuelle de dire que ça n'affecterait pas les voisins, mais est-ce que les voisins pourraient éventuellement vous affecter?



**M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

3075 Jean-Paul Lacoursière, ingénieur. En ce qui concerne, donc en ce qui concerne l'effet qui  
proviendrait du réservoir de Vopak, les informations qu'on a obtenues sont qu'ils ont des dispositifs  
pour éviter les débordements de ces réservoirs-là. Donc, ça s'appelle un haut niveau et un très haut  
niveau, ce qui n'a pas fonctionné – l'intervenant précédent – à Buncefield. Les deux n'ont pas  
fonctionné, parce qu'il y en a un qui était en panne puis l'autre était en calibration, bloqué calibré.  
3080 Et les informations qu'on a obtenues sont que Vopak a en place, sur ses réservoirs, des dispositifs  
qui éviteraient ce débordement et causerait cet effet que l'on a vu à Buncefield, un nuage d'essence,  
si c'est de l'essence qui est entreposé dans ce réservoir, qui pourrait migrer vers le site de...

**LE PRÉSIDENT :**

3085 Puis c'est quoi la nature de ce qui est entreposé dans les réservoirs du voisin, de Vopak?

**M. ROBERT IASENZA :**

On n'a pas ces informations-là.

3090 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Est-ce que vous avez pris connaissance du scénario du pire risque de Vopak pour voir  
si éventuellement ça pourrait affecter vos installations?

3095 **M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

Je n'ai pas connaissance du scénario pire risque de Vopak, s'il est disponible.

3100 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Ce qu'on comprend de votre réponse, c'est que vous vous êtes assuré auprès du voisin  
qu'il a les systèmes nécessaires pour assurer la sécurité du réservoir qui est dans le voisinage de  
votre installation que vous projetez.

3105 **M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

Exactement.

3110 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on comprend de la nature de la réponse que vous nous donnez.

3115 **M. JEAN-PAUL LACOURSIÈRE :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3120 Merci. Alors, Monsieur Marchione, votre deuxième question, s'il vous plaît?

**M. VINCENT MARCHIONE :**

J'aimerais répondre, il y a quelque chose...

3125 **LE PRÉSIDENT :**

3130 Non, on est en questionnement. Alors, si vous souhaitez émettre une opinion sur les réponses qui vous sont données, nous vous attendons en deuxième partie. C'est dans le mémoire que vous allez devoir nous exprimer votre appréhension, votre questionnement ou votre position quant à la situation qui est présentée ici.

Alors, ce que je vous inviterais, c'est à poser votre deuxième question, s'il vous plaît.

3135 **M. VINCENT MARCHIONE :**

3140 O.K., le projet propose 20 emplois. Si on met les 20 emplois sur la balance et puis de l'autre côté les risques, les nuisances, et même si ce n'est pas trop de pollution, on met tout ça, les 20 emplois ne vont pas peser très lourd. Alors, malgré tout, j'aimerais savoir c'est quoi ces emplois. Est-ce que c'est des emplois spécialisés? Est-ce que les gens qui habitent à proximité dans l'Est vont pouvoir en profiter? Et puis c'est quoi, ces emplois?

**LE PRÉSIDENT :**

3145 Alors, pourriez-vous nous faire un portrait, s'il vous plaît, des emplois permanents qui seraient éventuellement créés par la réalisation de votre projet?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui. Ce serait des emplois techniques, opérationnels. Donc, si je vous donne des exemples, c'est des mécaniciens, c'est des électriciens, c'est des gens qui ont de l'expérience dans l'opération de terminal similaire, avec des pompes et des réservoirs. Donc, c'est sûrement, il y a des gens dans le secteur qui ont cette expérience-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, le type de recrutement que vous allez éventuellement, que vous envisagez éventuellement pour les personnes qui assureraient la permanence de votre site, comment pensez-vous procéder? Est-ce que c'est un appel international? C'est un appel local? Vous faites affaire avec une maison de formation spécialisée? Est-ce que vous êtes à même de pouvoir nous brosser un portrait un peu de quelle façon vous allez faire votre recrutement?

**M. ROBERT IASENZA :**

Comme on avait mentionné ailleurs dans les documents, on veut faire le focus sur les emplois locaux, premièrement. Donc, on pourrait utiliser des... on veut utiliser des firmes de recrutement qui connaissent le secteur de Montréal-Est et de Pointe-aux-Trembles dans l'Est de Montréal, des firmes qui font affaire souvent avec des gens qui ont cette expertise. Donc, il y a des firmes de recrutement qui existent qui, par exemple, ont dans leur banque de données beaucoup de gens qui ont de l'expérience opérationnelle, comme des mécaniciens et des électriciens, et cetera.

Donc, ce serait ça, notre point de départ : engagement pour trouver des gens locaux, en utilisant des firmes de recrutement qui ont de l'expérience avec ces types d'expertises.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous privilégieriez la main d'oeuvre locale?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez déjà fait une recherche pour voir dans quelle mesure ce serait à même de pouvoir répondre à vos besoins?

**M. ROBERT IASENZA :**

On n'a pas fait une recherche, selon mes connaissances, approfondie en ce moment, mais on présume qu'étant donné l'industrie qui est déjà ici dans le secteur à Montréal-Est, qu'il y aura des gens intéressés.

**LE PRÉSIDENT :**

Là, on parle en termes de rémunération, c'est des emplois qualifiés, des emplois opérationnels?

**M. ROBERT IASENZA :**

C'est un mixte. Je dirais que les – on pourra regarder et revenir là-dessus avec des chiffres exacts, là.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

**M. ROBERT IASENZA :**

Mais ce serait un mixte de gens opérationnels, des gens de gestion, et cetera. Mais on peut chercher les chiffres et revenir là-dessus pour les salaires.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît. Alors, Monsieur Marchione, merci beaucoup pour vos questions, il est toujours possible pour vous de vous réinscrire.

La commission va faire une courte pause de 15 minutes et nous allons vous revenir pour la suite du questionnement. Le registre est toujours ouvert, c'est toujours possible pour vous de vous réinscrire. Merci.

---

**SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**  
**M. YOLAND BERGERON**

3230

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'annonce qu'officiellement le registre est fermé pour ce soir. J'inviterais maintenant...

3235

**M. YOLAND BERGERON :**

Yoland Bergeron.

3240

**LE PRÉSIDENT :**

Yoland, c'est que vous avez un nom particulier, c'est pour ça. Alors, Monsieur Yoland Bergeron.

3245

**M. YOLAND BERGERON :**

C'est cela. Alors, bonsoir à tous.

**LE PRÉSIDENT :**

3250

Bonsoir! Juste un instant, le temps que les gens puissent prendre place, puissent garder le silence qu'on puisse bien comprendre vos questions. S'il vous plaît! Alors, Monsieur Bergeron, nous vous écoutons.

3255

**M. YOLAND BERGERON :**

Oui. Alors, je voudrais avoir une précision concernant les aménagements de mitigation ou les aménagements paysagers qui pourraient être faits le long du site choisi du CIAM, le long de la rue Notre-Dame. J'ai compris tantôt de la part du représentant du CIAM qu'ils ne pouvaient pas faire d'aménagement, aucun aménagement pour des causes de sécurité. Pourtant, juste à côté, il y a le site de Vopak, anciennement Canterm, sur lequel on a aménagé une butte avec des arbres. Alors, je voudrais savoir pourquoi c'est correct, c'est sécuritaire pour Canterm, mais ça ne le serait pas pour CIAM.

3260

**LE PRÉSIDENT :**

3265

Alors, Monsieur lasenza?

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui, je passe la parole à monsieur Matthew McKernan.

**M. MATTHEW McKERNAN :**

Dans l'étude de risque technologique, ça a été un conseil qui a été porté à nous de ne pas mettre, mettons, des arbres, d'autres plantations ou d'autres choses au niveau de la combustion, le risque de feu. Mais c'est certain que s'il y a d'autres mesures qui pourraient être mises en place spécifiquement sur Notre-Dame, exemple pour le site 2, la cour de triage à côté du chemin de fer, s'il y a des choses qu'on peut faire, on est ouvert à regarder des suggestions ou d'autres choses à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous nous préciser qu'est-ce qui motive cette restriction? Je veux dire, de ne pas mettre d'aménagement paysager qui permettrait soit une butte ou un écran visuel? Alors, c'est quoi la contrainte, en quelque sorte, de ne pas mettre ce type d'aménagement là?

**M. MATTHEW McKERNAN :**

À la base, on parle simplement d'éviter d'avoir des combustibles directement sur le site pour le cas de feu. Donc, ça relève directement de notre étude, simplement. Mais autre que certaines choses, comme la végétation et les arbres, on peut quand même regarder certains éléments, de voir qu'est-ce qui est faisable au niveau du plan visuel.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., puis vous parliez de l'éventuelle gare de triage, en quelque sorte, les voies de garage...

**M. MATTHEW McKERNAN :**

Le site 2.

**LE PRÉSIDENT :**

... les voies de garage du site 2, là. Ce serait quoi le type d'aménagement que vous privilégieriez?

**M. MATTHEW McKERNAN :**

Je pense qu'on prendrait ça, juste de regarder ça nous autres pour voir qu'est-ce qui est faisable pour ce secteur-là, puis on peut regarder qu'est-ce qui peut être suggéré. Mettons qu'on prend ça en considération.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

Oui. Moi, je vais aller voir monsieur Allaire. Vous êtes le porte-parole de la CMM, dans votre rapport de consultation, vous recommandez d'appliquer des mesures d'atténuation des impacts visuels. Est-ce que vous pensiez à des mesures en particulier?

**M. MICHEL ALLAIRE :**

Bien, non, c'est-à-dire qu'on n'a pas spécifié quel type de mesures, mais c'est de voir ce qui est faisable et ce qui est sécuritairement acceptable, mais qui peut contrer un tant soit peu l'impact visuel des installations.

**LE COMMISSAIRE :**

Ce que je comprends, c'est qu'en ce moment, vous n'avez pas de proposition concrète?

**M. MICHEL ALLAIRE :**

Non. Non, non, parce que ce qui est faisable, ce n'est pas à nous, il n'y a pas de... les questions de sécurité qui ont été soulevées par rapport à la végétation, c'est quand même un point à considérer dans l'élaboration de sites comme ça. Puis je crois que les mesures qui seront mises en place par la Ville de Montréal-Est, il y aura des normes et des obligations ou des choses permises ou non permises, là, qui seront à ce moment-là, quand le projet, quand la demande de projet cheminera.

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que monsieur Dziasko a des choses à dire?

**M. NICOLAS DZIASKO :**

Ces questions de nuisance et d'atténuation des nuisances, c'est une préoccupation majeure pour les Montréalais, et donc pour la Ville. Nous sommes en discussion avec le promoteur pour voir les possibilités créatives de pouvoir à la fois supposer les besoins de sécurité et, en même temps, de voir les possibilités de pouvoir atténuer ces nuisances-là avec des buttes, peut-être aménagées différemment. En fait, notre normalisation ne peut pas cadrer, c'est le bon vouloir, finalement, d'une relation avec le promoteur puis le Port de Montréal qui fait en sorte que ce genre de chose peut se faire, mais on n'a pas de « tork », nécessairement, si vous voulez, par rapport à ça.

**LE COMMISSAIRE :**

Non, mais on comprend qu'il y a un exercice qui est en cours?

**M. NICOLAS DZIASKO :**

Oui, tout à fait.

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

**M. NICOLAS DZIASKO :**

Puis nous espérons que ça va aller de l'avant.

**LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Bergeron, votre deuxième question?

**M. YOLAND BERGERON :**

Oui. Alors, j'habite près de la rue Notre-Dame dans le quartier Tétreaultville, donc notre quartier, la rue Notre-Dame traverse sur 3 km notre quartier, et également la rue Sherbrooke; et j'écoutais monsieur dire qu'on va respecter les normes, puis le plan de camionnage, ça m'inquiète.



3390 Le plan de camionnage, justement, fait passer les camions de 7 h à 19 h sur la rue Sherbrooke et sur la rue Notre-Dame.

3395 Alors, dans le cas hypothétique où le plan B ce serait de prendre, d'utiliser des camions pour transporter du jet fuel, qu'est-ce qui nous dit que ces camions-là ne se retrouveront pas sur Notre-Dame et sur Sherbrooke, dans notre quartier résidentiel?

**LE PRÉSIDENT :**

3400 D'accord. Alors, est-ce que vous envisages un parcours désigné pour l'éventuel camionnage que vous réaliseriez?

**M. ROBERT IASENZA :**

3405 On comprend qu'il y a un encadrement, il y a des règles établies par la Ville de Montréal et la Ville de Montréal-Est, il y a un trajet de camionnage qu'il faut respecter. Donc, c'est sûr qu'on va respecter ces normes et ces trajets-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3410 O.K.

**M. ROBERT IASENZA :**

Et on ne privilégie pas l'utilisation de camions-citernes dans notre projet.

3415 **LE PRÉSIDENT :**

Pour la Ville de Montréal, pour ce qui est du règlement sur le camionnage, les parcours désignés?

3420 **M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3425 Je sais que le promoteur s'est engagé à respecter, bon, l'ensemble de la réglementation au niveau de la Ville. Je ne pourrais pas vous donner beaucoup de détails sur ce règlement-là présentement, mais s'il y a des choses à vérifier, je devrais vous revenir demain avec ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3430            Alors, s'il vous plaît, en fonction de la réglementation applicable pour ce qui est des parcours désignés, pour ce qui est du camionnage, la réglementation actuelle telle qu'elle s'applique.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3435            Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3440            Vous pouvez peut-être nous faire un portrait, si vous le savez...

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Absolument.

3445            **LE PRÉSIDENT :**

3450            ... de la situation actuelle, là, je veux dire, c'est utilisé par quelle entreprise? Éventuellement, est-ce que vous avez un monitoring du nombre de camions qui circulent? Est-ce qu'on parle du *Règlement sur les camions outils*? Les camions ateliers? Je sais qu'on a vu un règlement municipal qui était applicable sur le territoire de la ville concernant la... ce n'est pas de ce règlement-là dont on parle, là.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3455            Sincèrement, je vais devoir vous revenir avec ces informations-là, je n'ai pas le détail de... pour ce qui est transport, là, du camionnage.

**LE PRÉSIDENT :**

3460            O.K., mais on comprend qu'il y a une réglementation applicable, qu'il y aurait des parcours désignés puis c'est une réglementation municipale puis que le promoteur s'engage à respecter la réglementation municipale en fonction des restrictions ou des orientations en termes de camionnage.

3465

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3470 Et de Montréal-Est et de Montréal. C'est l'engagement qui est pris, mais comme je vous dis, pour le détail de la réglementation du point de vue montréalais, je vais vous l'apporter demain.

**LE PRÉSIDENT :**

3475 S'il vous plaît.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Oui.

3480 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

3485 Bien, juste un complément étant donné que monsieur Bergeron a mentionné deux axes routiers en particulier, est-ce que ces deux axes-là font partie du plan de camionnage de la Ville, à votre connaissance, Monsieur Iasenza?

3490 **M. ROBERT IASENZA :**

C'est quelque chose qu'on doit vérifier aussi. On ne connaît pas les routes par coeur, mais on peut trouver l'information.

3495 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

**M. ROBERT IASENZA :**

3500 On me dit qu'on l'a.

**LE COMMISSAIRE :**

3505 Ah, monsieur Dziasko avait l'air de vouloir commenter aussi.

**M. NICOLAS DZIASKO :**

3510 Bien, en fait, sans conviction, mais je suis presque sûr que oui, Sherbrooke et Notre-Dame  
font partie du plan de camionnage, mais si vous voulez, demain, on peut amener la carte qui vous  
le montrera.

**LE COMMISSAIRE :**

3515 Mais je pense qu'on a déjà eu un dépôt de document, mais oui, s'il vous plaît, apportez-la  
quand même puis on validera de notre côté si on l'a ou pas.

**M. NICOLAS DZIASKO :**

3520 Parfait.

**LE COMMISSAIRE :**

3525 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, voilà pour vos questions, Monsieur Bergeron. Je vous remercie.

3530 **M. YOLAND BERGERON :**

Merci.

3535

---

**GABRIEL CHEVREFILS**

**LE PRÉSIDENT :**

3540 Alors, j'inviterais Gabriel Chevrefils, s'il vous plaît.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3545 Bonjour, je peux faire ça de ma place ici?

**LE PRÉSIDENT :**

Oh! Gabriel Chevretils, c'est vous?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

C'est moi.

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi. Vous posez une question?

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Bien, si je peux.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien oui.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Oui?

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, c'est ma surprise, d'habitude c'est les gens du public. Parce que c'est toujours possible pour vous, à titre de personne-ressource si vous avez...

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

On m'a dit que je pouvais poser une question.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, vous pouvez, mais comment dire, c'est la procédure du registre qui me...

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Ah, bien je voulais être sûr d'avoir une place.

**LE PRÉSIDENT :**

3590 Parce que les personnes-ressources, comme on l'a dit lors des rencontres préparatoires, je veux dire, c'est toujours possible pour vous d'intervenir, soit par un questionnement, soit par un complément d'information.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3595 Oui, tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

3600 Alors, je vous laisse la parole, Monsieur Chevrefils.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

3605 Merci beaucoup. En fait, ma question était en lien avec les aménagements de prévention des déversements accidentels sur le site 2, donc où il y a chargement de camions et de trains. Je comprends que les équipements qui sont en place ont un volume qui est inférieur à celui d'un wagon-citerne complet, la documentation détaille succinctement les mesures supplémentaires qui sont prises en cas d'un déversement qui serait important, d'un wagon complet, par exemple.

3610 Est-ce que vous pouvez détailler ce qui préviendrait le contenu d'un train de se déverser entièrement dans les égouts? Donc, je sais qu'il y a une partie qui est retenue par le séparateur eau-huile qui est en place, puis le reste, il y a des valves qui sont en place, mais pouvez-vous détailler comment ça fonctionne?

**M. ROBERT IASENZA :**

3615 Je passe la parole à Matthew.

**M. MATTHEW McKERNAN :**

3620 Donc, pour contenir un tel déversement, il y a sur le site un réservoir souterrain, un séparateur d'huile et d'eau, une capacité de 90 000 litres, qui est muni par une valve de fermeture d'urgence. Donc, le détecteur au niveau de l'huile et des moyens de fermer, vous avez toute cette section-là pour qu'il n'y ait pas de cas de déversement qui continue dans l'infrastructure de drainage à ce niveau-là.

3625

Donc, le tout au niveau des postes de chargement des wagons sont sous des dalles de confinement qui amènent tout produit à ce niveau-là vers le séparateur, et à ce niveau-là également, dans le plan des mesures d'urgence, on va prévoir des interventions rapides au niveau de camions de pompage pour tout montant qui excède 90 000.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Est-ce que je peux avoir une deuxième question?

**LE PRÉSIDENT :**

Deuxième question, oui.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

Cette valve, elle est conçue, j'assume, pour être capable de prévenir de façon rapide, c'est-à-dire qu'elle a un temps de réaction, le système a un temps de réaction qui permet de retenir assez rapidement pour qu'une fois que les 90 000 litres sont dépassés, la balance, ce qui est à peu près 20 000 litres... il y a les 20 000 litres qui sont retenus, là. C'est-à-dire on n'a pas un 10 000 litres avant que le système se déclenche et puis... c'est quelque chose qui est rapide, là.

**M. MATTHEW McKERNAN :**

Il faudrait que je revienne au niveau de la conception, qu'est-ce qui est prévu à ce niveau-là, il y a différents types de valves qui peuvent être fournies. Donc, il y a des moyens de fermer de façon automatique à partir d'un sensor qui se trouve dans le séparateur, il y a des moyens également de faire ça manuellement avec un type de valve qui flotte à cause de la concentration d'huile. Donc, il y a deux manières de le faire, il faudrait qu'on revienne juste confirmer c'est lequel qui est prévu pour vous répondre.

**M. GABRIEL CHEVREFILS :**

O.K., merci.

3665

**M. JEAN LAPOINTE**

**LE PRÉSIDENT :**

3670

Alors, merci. J'inviterais maintenant monsieur Jean Lapointe, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, Monsieur Lapointe.

**M. JEAN LAPOINTE :**

3675

Bonsoir, Monsieur le président, bonsoir Monsieur le commissaire. Ma question est sur... en fait, on a parlé de l'oléoduc Trans-Nord, qui est un des moyens privilégiés du transport jet fuel A et A-1 dans les différents aéroports. J'aimerais, de la part du promoteur, qu'on sache quel est le pourcentage de... en fait, ses activités vont... c'est un cumul? Comment je dirais, il va gérer deux milliards de litres de kérosène jet fuel pendant une année. Je veux savoir, ce de deux milliards-là, essentiellement quel pourcentage transite par l'oléoduc, quel pourcentage transite par les trains, puis quel pourcentage va transiter par des barges vers les différents aéroports.

3680

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Alors, Monsieur Iasenza?

3685

**M. ROBERT IASENZA :**

D'abord, il faut préciser que c'est des volumes qui vont varier, donc si on prend un volume fixe qui va rentrer au terminal de Montréal-Est, on peut seulement donner des... on ne peut pas donner un chiffre fixe parce que ça va varier. Il me semble qu'on a une question de monsieur Haemmerli, on a des documents à vous soumettre demain, donc ce que je suggère c'est qu'on va mettre un tableau en place qui va donner la situation actuelle et, en plus, ça va donner une situation projetée, et on va donner des chiffres – excusez-moi le mot anglais, un range.

3690

3695

**LE PRÉSIDENT :**

Un pourcentage? Un ordre de grandeur?

**LE COMMISSAIRE :**

3700

Oui, c'est ça.



**M. ROBERT IASENZA :**

Oui, et vous l'apporter. Donc, on pourrait vous donner, regarde, qu'est-ce qui arrive aujourd'hui et qu'est-ce qui est projeté avec le projet, en tenant compte de la croissance dans la demande à ces trois aéroports, parce qu'il y a beaucoup d'affaires qui bougent, il y a une croissance, il y a des effets du marché qui changent, ce qui va à chaque aéroport, donc on va essayer de peindre le portrait pour que vous puissiez comprendre.

**LE COMMISSAIRE :**

Oui. Je vais juste expliquer à monsieur Lapointe qu'on a demandé, en rencontre préparatoire, que des tableaux nous soient préparés avec chacune des routes, chacun des moyens de transport et puis les volumes transportés : situation actuelle, situation avec le projet.

**M. JEAN LAPOINTE :**

Ce qu'on veut c'est comprendre l'importance relative de chacun des moyens d'acheminement.

**LE COMMISSAIRE :**

C'est exactement ce qu'on va nous donner.

**M. JEAN LAPOINTE :**

Parce que ma question, en fait, que je veux poser c'est en cas de bris de l'oléoduc Trans-Nord, on se replie sur quoi? On se replie sur, semble-t-il, les trains avec des wagons-citernes, puis sur les barges, puis on dit, dans les documents du promoteur, on dit qu'il sera peu probable qu'on utilise les camions-citernes.

Je veux revenir là-dessus parce que je suis – je ne me suis pas présenté – je suis citoyen de Mercier-Est, et je suis à proximité de la rue Notre-Dame, et croyez-moi, il y a un camionnage intensif causé par le port de Montréal sur la rue Notre-Dame le jour. Pour clarifier la situation, le jour, il y a une permission aux camions de transiter, mais pas la nuit sur Sherbrooke et sur Notre-Dame. Ça, c'est clair, c'est établi par règlement.

Maintenant, quand le promoteur nous dit qu'il va respecter la réglementation, il va circuler de jour avec ses camions-citernes sur Notre-Dame ou sur Sherbrooke. L'idée serait qu'il y ait une route dédiée qui soit ni Sherbrooke ni Notre-Dame, parce qu'il y a des habitations. On est dans des quartiers.

**LE PRÉSIDENT :**

3745

On comprend votre compréhension, on est plutôt à l'option de l'opinion, mais je comprends très bien votre question, puis c'est un peu ce que le promoteur va nous faire comme présentation demain. Est-ce que vous allez être présent?

3750

**M. JEAN LAPOINTE :**

Bien, en soirée, je suis occupé puis de jour, je travaille.

**LE PRÉSIDENT :**

3755

O.K. Bien alors, écoutez, je pense que c'est important quand même de vous préciser que l'information qui va nous être communiquée par le promoteur va être rendue disponible par l'intermédiaire du site Internet de la commission, donc vous pourriez y avoir accès. Nous aussi, demain, lorsqu'il va y avoir présentation par le promoteur de cet enjeu-là, on a aussi certaines questions à lui poser.

3760

Alors, ce que je vous inviterais à faire, pour que vous ayez une réponse à votre question, c'est de prendre connaissance des comptes-rendus. Vous allez même pouvoir éventuellement écouter en différé la séance qui va se dérouler demain après-midi puis qui va éventuellement présenter la réponse du promoteur à ce sujet-là.

3765

**M. JEAN LAPOINTE :**

D'accord.

3770

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. est-ce que vous avez une autre question? Parce que là, ce que j'ai compris c'est que vous aviez une préoccupation pour ce qui est de la répartition du transport, vous nous avez fait un petit peu de l'opinion en nous disant : bien, moi, je suis préoccupé à cause du transport par camion.

3775

**M. JEAN LAPOINTE :**

Bien, c'est le camion qui va devenir éventuellement une voie alternative, je voudrais savoir quel est l'impact de ce camionnage qui n'est pas du tout évalué. On nous dit que ce serait peu probable.

3780

**LE PRÉSIDENT :**

3785

O.K. Est-ce que ça va être quantifié dans votre présentation, le camionnage?

**M. ROBERT IASENZA :**

3790

Oui, mais je peux le quantifier tout de suite...

**LE PRÉSIDENT :**

3795

Oui, allez-y.

**M. ROBERT IASENZA :**

3800

... parce qu'on ne privilégie pas le camionnage pour aller à Montréal. C'est seulement en condition où les autres options sont en panne. Et la seule autre option c'est le pipeline. Donc, mais ce n'est pas privilégié. On n'a pas l'intention d'envoyer des camions à Montréal-Trudeau en temps normal.

**LE PRÉSIDENT :**

3805

Monsieur Haemmerli?

**LE COMMISSAIRE :**

3810

Bien, Monsieur Iasenza, on fait des scénarios, d'accord? Il y a eu quelques ordonnances de sécurité qui ont été délivrées à l'opérateur du pipeline, il y a des commissaires qui ont exprimé une dissidence et qui étaient d'avis qu'il fallait peut-être suspendre l'autorisation d'exploiter en attendant que les fameuses ordonnances soient respectées. Bon. Mettons si ça arrivait – hypothèse – vous, vous faites quoi?

3815

**M. ROBERT IASENZA :**

3820

Ça, c'est la définition de temps pas normal. Donc, honnêtement, on aura aucun choix que de transporter le carburant par camion, parce qu'il n'y a pas d'autres moyens de transport de carburant pour approvisionner Montréal-Trudeau. Donc, c'est le seul choix. S'il y a une panne et on ne peut pas utiliser le pipeline, il n'y a pas d'autres choix aujourd'hui pour alimenter les vols à Montréal-Trudeau. Il n'y a pas d'autres moyens.

**LE COMMISSAIRE :**

3825

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3830

Est-ce que vous faites, est-ce que vous allez faire l'évaluation éventuelle de ce scénario-là? Là où vous êtes privés de l'accès au pipeline, vous devez livrer absolument...

**M. ROBERT IASENZA :**

3835

On peut.

**LE PRÉSIDENT :**

3840

Alors, ce serait de voir exactement, je veux dire indépendamment du fait que vous récupérez peut-être à terme l'accès au pipeline, mais advenant qu'il y ait un cas comme celui-là, vous allez être à même de pouvoir évaluer, en termes de camionnage, ce que ça pourrait représenter?

**M. ROBERT IASENZA :**

3845

On peut sûrement faire ça, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3850

S'il vous plaît.

**M. JEAN LAPOINTE :**

3855

J'aurais peut-être une dernière question qui est sur le nouvel oléoduc de 7 km que vous voulez aménager...

**LE PRÉSIDENT :**

Ça fait trois questions, je dois malheureusement vous...

3860

**M. JEAN LAPOINTE :**

Je peux aller me réinscrire.

**LE PRÉSIDENT :**

Malheureusement, le registre est fermé. Alors, écoutez, de toute façon, nous, de notre côté...

**LE COMMISSAIRE :**

Par écrit aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, il y a toujours une possibilité par écrit – merci, Monsieur Haemmerli – il est toujours possible de le faire par écrit par l'intermédiaire du site Internet de la commission. Donc, si vous avez d'autres questions à nous soumettre – puis ça, je m'adresse au grand public – si vous avez des questions, ou les gens qui nous écoutent par l'intermédiaire d'Internet, c'est toujours possible de nous soumettre des questions par écrit par l'intermédiaire du site Internet de la commission, du Bureau d'audiences publiques. Merci beaucoup.

---

**Mme MARIE DURAND**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant madame Marie Durand, s'il vous plaît. Alors, rebonsoir, Madame Durand.

**Mme MARIE DURAND :**

Rebonsoir. Toujours dans la préoccupation de voir, comme citoyennes et citoyens, la globalité du projet puis le futur aussi. Je vais vous dire ce que je comprends. FSM Group, j'ai regardé sur le site Web, ils fournissent les solutions. Ils disent qu'ils font l'administration de consortiums de carburant pour aéroport, gestion de projet et de travaux de construction d'infrastructures de carburant, gestion de services d'ingénierie et de services environnementaux, consultation en affaire et financement structuré pour des installations de carburant de petits aéroports, moyens, mais beaucoup des gros. Bon.

Comme je vous disais tantôt, ils sont aussi installés aux États-Unis. Alors, juste pour mettre les choses claires, parce que ce n'est pas évident pour les citoyens, comme les messieurs qui répondent ici pour le promoteur, je pense que c'est les messieurs de FSM Group. Je ne pense pas de me tromper, alors si je comprends les services...

**LE PRÉSIDENT :**

3905

Alors, votre question?

**Mme MARIE DURAND :**

3910

Oui, j'y arrive. Si je comprends bien, les services du Groupe FSM pour la CIAM sont les mêmes que FSM Group pour les aéroports aux États-Unis. Donc, ma première question – on parlait de scénario tantôt puis on voit loin, on sait que les compagnies font des plans stratégiques puis qu'elles ont toutes sortes de petits trucs pour réaliser leurs objectifs, c'est bien normal – alors se peut-il que FSM Group planifie pour d'autres aéroports, Winnipeg ou aux États-Unis, d'utiliser les réservoirs, et même d'en construire jusqu'à 12 au lieu de 8 et de faire du transport de carburant par pipeline pour l'acheminer aux États-Unis, est-ce que c'est plausible?

3915

**LE PRÉSIDENT :**

3920

Monsieur Iasenza?

**M. ROBERT IASENZA :**

3925

Je peux dire catégoriquement, non. On n'a aucune intention d'exporter le carburant aux États-Unis. La compagnie FSM Group aux États-Unis est complètement séparée de la compagnie Groupe FSM au Canada. C'est deux entités séparées au complet. Donc non, on n'a aucune intention d'exporter le carburant aux États-Unis. Ce projet est pour l'approvisionnement fiable de Montréal, Ottawa et Toronto.

3930

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Durand, votre deuxième question?

**Mme MARIE DURAND :**

3935

Oui, c'est ça. Actuellement, c'est comme ça, mais moi, je parle dans le futur parce que, justement, si jamais FSM Group voulait ajouter d'autres réservoirs à Montréal-Est parce qu'ils sont chums avec la filiale aux États-Unis, ils ont le même site Web, puis ils disent qu'ils étaient fiers d'annoncer qu'ils détiennent leur portefeuille, alors si jamais ils voulaient organiser un transport d'autres réservoirs pour desservir les États-Unis, des aéroports des États-Unis, d'autres réservoirs ou organiser du transport par pipeline neuf ou des vieux pipelines, est-ce qu'il y aurait une possibilité à ce moment-là d'obtenir l'autorisation pour ses clients états-uniens, sans passer par un BAPE?

3940

Comment ça se passerait, si jamais dans le plan stratégique – peut-être qu'il n'est pas connu ici – on voulait parvenir à des fins comme ça?

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends que c'est, comment dire, une question à volet multiple. Alors, écoutez, d'abord, il y a déjà une réponse du promoteur qui dit qu'il n'est pas question actuellement de penser pouvoir approvisionner les États-Unis. Vous suggérez dans votre question qu'éventuellement il pourrait y avoir une expansion du site pour, dans le futur, éventuellement, desservir les besoins qui pourraient se manifester au sud de la frontière – votre réponse?

**M. ROBERT IASENZA :**

Juste pour démystifier le tout avec la compagnie, le Groupe FSM. La compagnie qui contrôle les infrastructures proposées, c'est CIAM. CIAM est un regroupement de compagnies aériennes. C'est eux qui sont en charge. La compagnie, le Groupe FSM, comme j'ai expliqué au début, c'est une firme de service de gestion. Mais à l'intérieur de ces services qu'on offre, je suis le directeur et président de CIAM, et j'ai une responsabilité personnelle pour CIAM dans mon rôle. Donc, ce n'est pas séparé, là, j'ai une responsabilité personnelle pour CIAM.

Et donc, pour retourner au point, c'est CIAM et les compagnies aériennes qui sont propriétaires et qui prennent les décisions. Donc, ça n'a rien à faire avec FSM; FSM, c'est une firme de gestion. On est une firme de gestion au Canada, on est une firme de gestion aux États-Unis, complètement séparée, puis on n'a rien à faire, on n'est pas propriétaires des installations.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Peut-être pour préciser, les éléments que madame soulevait, envisagez-vous une éventuelle expansion du site à terme?

**M. ROBERT IASENZA :**

Autre que décrit dans l'étude d'impact?

**LE PRÉSIDENT :**

Autre que ce que...

**M. ROBERT IASENZA :**

3985 Phase 1 et phase 2, non. Et c'est écrit dans l'étude d'impact, phase 1, phase 2, et la phase 1 et phase 2, c'est pour répondre aux besoins des aéroports mentionnés dans l'étude d'impact, donc Montréal, Ottawa, Toronto.

**LE PRÉSIDENT :**

3990 Donc, vous n'envisagez pas à terme une augmentation de la capacité d'entreposage éventuelle.

**M. ROBERT IASENZA :**

3995 Pas plus que la phase 2.

**LE PRÉSIDENT :**

4000 D'accord. Alors, voilà pour vos réponses, Madame Durand, je vous remercie.

---

**M. LUC FALARDEAU**

4005 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, j'inviterais maintenant monsieur Luc Falardeau, s'il vous plaît. Alors, rebonsoir, Monsieur Falardeau.

4010 **M. LUC FALARDEAU :**

Rebonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

4015 Nous vous écoutons.

**M. LUC FALARDEAU :**

4020 Alors, j'aimerais comprendre comment ça va se passer au niveau du terminal maritime lorsque les pétroliers venant d'autres pays vont décharger le carburant. Suite au déchargement du



4025 carburant, est-ce qu'ils vont recharger avec de l'eau pour ballaster le bateau pour le retour? La même chose, lors du chargement/déchargement des barges qui vont aller vers Toronto, comment ça va se passer? Est-ce que... on sait que lors de chargement de bateau, c'est là qu'il y a des vapeurs d'hydrocarbures qui sortent, qui peuvent sortir, est-ce qu'il va y avoir aussi du brûlage de ces vapeurs-là?

**LE PRÉSIDENT :**

4030 D'accord. Alors, pour ce qui est d'un bateau qui se présente à votre quai, qui fait un déchargement, est-ce qu'il se recharge avec des ballasts ou c'est quoi les modalités, c'est quoi, un peu, là, qu'est-ce qui va s'appliquer à ce bateau-là lorsqu'il va se décharger de sa cargaison?

**M. ROBERT IASENZA :**

4035 Je passe la parole à Matthew McKernan.

**M. MATTHEW McKERNAN :**

4040 Je ne peux pas commenter sur le côté des ballasts, c'est un suivi qu'on peut faire, mais côté l'émission des gaz, il n'y en a pas pour ces navires-là. Ils ont un système d'éjection de gaz puis un système de captation de ce qui a été transféré à ce niveau-là. Donc, il n'y a pas d'exhaust à ce niveau-là de ce qui sort du réservoir pour le transfert.

4045 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., mais à votre connaissance, le bateau, après son déchargement, il repart allège puis il retourne dans son point d'origine ou...?

4050 **M. MATTHEW McKERNAN :**

Je ne pourrais pas commenter où ça va aller par la suite, là.

**LE PRÉSIDENT :**

4055 D'accord. Alors, peut-être la Garde côtière ou les gens de Transports Canada? Je veux dire, c'est quoi les modalités applicables, là? Qu'est-ce qui arrive avec le bateau après qu'il se soit délesté de sa cargaison?

4060

**M. LUC FALARDEAU :**

Autant pour les barges que pour les pétroliers.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, parce que là, on parle aussi d'une circulation sur les Grands Lacs, là.

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

La question est quand même sur plusieurs volets, là. Je vais essayer de démystifier qu'est-ce qui arrive après le déchargement ou lors du déchargement, votre préoccupation pour les vapeurs, donc les émissions qui pourraient y avoir lors du déchargement ou de chargement du navire.

Donc, ces vapeurs-là sont captées à l'intérieur, au déchargement, d'une ligne qu'on appelle le « vapor pressure line », donc c'est un connecteur. Donc, il ne peut pas y avoir, ça ramasse toutes les vapeurs qui sont émises lors du déchargement.

Comme a dit monsieur McKernan, donc il y a, à bord, des systèmes de contrôle de vapeurs et de gaz et toxicité qui sont de – on met différents produits pour contrôler l'atmosphère des citernes des pétroliers.

Maintenant, à savoir lorsqu'ils quittent, s'ils vont quitter en ballast, c'est sûr que lorsqu'on décharge le navire, bien, il faut, si on ne veut pas qu'il... si on veut être en mesure de le renaviguer, il faut qu'on lui mette du ballast à l'intérieur ou soit qu'on lui remette du produit. Ce n'est pas avantageux, pour une compagnie, de repartir, comme on dit, allège. Donc, normalement, ils essaient d'avoir un autre produit pour partir, mais s'ils ne sont pas capables d'en retrouver ou faire des transferts, ils vont repartir en ballast puis ça finit là.

**LE PRÉSIDENT :**

Bon. Donc, on comprend que pour ce qui est du transporteur maritime, son intérêt, c'est de trouver un autre client sur place puis éventuellement qu'il puisse embarquer une cargaison avant de quitter. C'est ce qu'on comprend. Mais ça, ça ne relève pas de la responsabilité du promoteur puis ça relève...

**M. CÉDRIC BAUMELLE :**

Ça relève de la compagnie maritime.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce qu'on comprend, ça relève de la compagnie maritime, effectivement.

4105 **M. CÉDRIC BAUMELLE :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4110 Alors, voilà pour votre première question, Monsieur Falardeau, votre deuxième?

**M. LUC FALARDEAU :**

4115 Bon. La deuxième question concerne le raccordement du pipeline projeté de 7 km au réseau de Trans-Nord. On sait que Trans-Nord a deux pipelines, en fait il y a la ligne principale de Trans-Nord qui part de l'Est de Montréal, qui part aussi du secteur des pétrolières, là, qui peuvent alimenter la ligne principale de Trans-Nord vers Toronto, mais aussi, il y a, en parallèle à ça, il y a la ligne de Trans-Nord qui alimente l'aéroport de Montréal.

4120 Alors, est-ce que le raccordement du pipeline projeté de 7 km va se faire exclusivement sur le pipeline de... la branche du pipeline qui va à Montréal? J'ai vu sur les plans qu'il y avait un point de raccordement, mais on n'a pas de détail sur comment va s'effectuer la connexion au réseau de pipelines. Enfin, il y a deux pipelines. Et est-ce que ça va être exclusivement sur le petit pipeline qui va à l'aéroport de Montréal ou sur le plus ancien pipeline, le plus gros, qui est la ligne principale ou les deux? Est-ce qu'on peut nous fournir de la documentation là-dessus?

4125 **LE PRÉSIDENT :**

4130 D'accord. Alors, le raccordement, c'est le raccordement aux infrastructures de Pipelines Trans-Nord...

**M. LUC FALARDEAU :**

4135 Il y a peut-être des interrelations aussi au niveau de la station de Sainte-Rose où les deux pipelines convergent dans le nord-ouest de Laval. Je ne connais pas le raccordement, ce serait une question à poser à l'Office national de l'énergie, savoir s'il y a une interconnexion entre les deux pipelines, la ligne principale et la ligne qui redescend à l'aéroport de Montréal.

4140

**LE PRÉSIDENT :**

4145 D'accord, on en prend note. Donc, le raccordement, c'est pour l'approvisionnement sur un pipeline qui va aller strictement à l'aéroport de Montréal ou une autre infrastructure qui, elle, transporterait, je crois, le matériel vers Toronto et...

**M. ROBERT IASENZA :**

4150 On se connecte, on comprend qu'on se connecte sur un manifold qui serait capable d'alimenter les deux lignes, O.K., la ligne qui va vers Toronto et la ligne qui va vers Montréal-Trudeau, mais on n'a pas de plan pour acheminer le produit par pipeline à Toronto. Donc, même si c'est possible, on utilisera la branche qui transporte le carburant à Trudeau.

**LE PRÉSIDENT :**

4155 O.K. Et donc, pour l'approvisionnement de Pearson, ce serait par barge...

**M. ROBERT IASENZA :**

4160 Par wagon. Wagon ou barge.

**LE PRÉSIDENT :**

4165 Wagon ou barge.

**M. ROBERT IASENZA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4170 Donc, la barge jusqu'à Hamilton, le train jusqu'à l'aéroport, c'est bien ça?

**M. ROBERT IASENZA :**

4175 Oui. Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

4180 Et Ottawa?

**M. ROBERT IASENZA :**

Ottawa, c'est par camion.

4185 **LE COMMISSAIRE :**

Mais c'est parce qu'il y a un latéral aussi du pipeline qui monte à Ottawa?

4190 **M. ROBERT IASENZA :**

Non, il ne se rend pas à l'aéroport.

**LE COMMISSAIRE :**

4195 Non? O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

4200 Donc, voilà vos éléments de réponse, Monsieur Falardeau, et je vous remercie.

---

**M. DANIEL VANIER**

4205 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Daniel Vanier, s'il vous plaît. Alors, rebonsoir, Monsieur Vanier.

4210 **M. DANIEL VANIER :**

Rebonsoir, Monsieur le commissaire, Monsieur le président.

4215 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous écoutons.

4220 **M. DANIEL VANIER :**

J'ai deux questions à adresser au promoteur et j'ai des demandes de dépôt de documents particuliers.

4225 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous pourrez faire votre demande de dépôt de documents à notre coordonnatrice.

4230 **M. DANIEL VANIER :**

Ah, si vous voulez qu'on procède comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4235 S'il vous plaît.

**M. DANIEL VANIER :**

4240 J'aime mieux habituellement le faire en public pour que les gens sachent qu'est-ce que je demande de déposer.

**LE PRÉSIDENT :**

4245 Alors, au besoin, après avoir procédé à vos deux questions, on pourra disposer de votre demande.

**M. DANIEL VANIER :**

4250 Mes questions sont assez courtes il n'y a pas gros de... O.K., on commence.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

4255 **M. DANIEL VANIER :**

C'est pour le promoteur. Si l'ONÉ, si l'Office national de l'énergie décide de la cessation des opérations pour le pipeline de Trans-Nord ou fermeture définitive, là – ça peut arriver – ou de ne

4260 pas renouveler son permis d'exploitation, le CIAM, le promoteur, a-t-il prévu un plan B pour acheminer le kérosène de Montréal-Est à l'aéroport de Montréal, et quel est ce plan?

**LE PRÉSIDENT :**

4265 Alors, Monsieur Iasenza, s'il vous plaît?

**M. ROBERT IASENZA :**

4270 Il y a seulement un autre moyen si le pipeline n'est plus disponible. Le seul autre moyen de transporter le carburant est par camion-citerne à Montréal-Trudeau.

**LE PRÉSIDENT :**

4275 Comme on a compris, c'est un scénario que vous n'envisagez pas, mais ce que je comprends, du portrait que vous allez nous donner en termes... on va pouvoir éventuellement quantifier ce scénario-là, s'il arrivait une situation où vous devriez obligatoirement livrer votre matériel par camion à l'aéroport de Montréal. Alors, on pourra éventuellement préciser les volumes demain, lorsqu'on discutera de la proportionnalité, en quelque sorte, des moyens de transport que le promoteur veut utiliser.

4280 **M. DANIEL VANIER :**

J'aurais eu une sous-question, Monsieur le président, mais je vais me retenir.

**LE PRÉSIDENT :**

4285 Alors, posez votre deuxième question.

**M. DANIEL VANIER :**

4290 Parce qu'il y a d'autres éléments qu'on aurait pu ajouter, mais en tout cas.

**LE PRÉSIDENT :**

4295 Ah, c'est la limite du processus, mais on essaie autant que possible, là, je veux dire, de faire le tour des questions. Alors, on vous écoute, Monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

4300 Deuxième question : pourquoi le CIAM n'a pas usagé l'utilisation de la portion ontarienne du pipeline de Trans-Nord pour acheminer le kérosène à l'aéroport Pearson à Toronto au lieu du transport ferroviaire? Je veux les raisons, je ne veux pas un oui et un non. Je veux des raisons.

**LE PRÉSIDENT :**

4305 Alors, Monsieur Iasenza, s'il vous plaît.

**M. ROBERT IASENZA :**

4310 On comprend, de notre connaissance aujourd'hui, que ce n'est pas possible de transporter le carburant, de rajouter un produit pour le transporter de Montréal-Est à Toronto-Pearson, aujourd'hui. Ce n'est tout simplement... il n'y a pas d'espace. Et donc, on privilégie les wagons pour le transport de carburant à Toronto-Pearson.

**LE COMMISSAIRE :**

4315 Vous nous dites que la capacité du tuyau n'est pas assez grande, c'est ça?

**M. ROBERT IASENZA :**

4320 Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit qu'en ce moment, il est occupé à 100 %. Donc, il n'y a pas moyen de rajouter.

**LE PRÉSIDENT :**

4325 Donc, pas d'espace pour vous.

**M. ROBERT IASENZA :**

4330 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4335 Alors, voilà pour la réponse. Votre deuxième question, Monsieur Vanier?



**M. DANIEL VANIER :**

La deuxième, ça va être ma demande de dépôt que je veux faire publiquement.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

**M. DANIEL VANIER :**

O.K. J'aimerais avoir, auprès de l'Office national de l'énergie, une lettre – ou c'est un document, peut-être – portant sur la décision de l'organisme de renouveler le permis d'exploitation de l'oléoduc de Trans-Nord en 2016 et les rapports dissidents de deux membres du panel de l'ONÉ.

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Là, vous comprendrez qu'on n'est pas l'Office national de l'énergie. On va prendre en note votre question puis on va essayer d'avoir les réponses. Est-ce que vous avez d'autre documentation que vous souhaiteriez?

**M. DANIEL VANIER :**

Bien, il y a une autre question qui s'adresse à la Communauté métropolitaine de Montréal, un dépôt de document, là. J'aimerais que la Communauté métropolitaine de Montréal dépose le rapport sur le projet de terminal du CIAM à Montréal-Est. Parce que la Commission de l'environnement a fait des audiences de la Communauté métropolitaine de Montréal, il en est sorti un rapport avec des recommandations assez précises et assez importante.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Alors, écoutez, à ma connaissance, la documentation est déjà...

**M. MICHEL ALLAIRE :**

C'est déjà fait, Monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est déjà déposé, c'est déjà disponible sur notre site Internet par l'intermédiaire de, je crois que c'est un lien – est-ce que c'est un hyperlien ou c'est un document que vous avez déposé? C'est

un hyperlien. Alors, par l'intermédiaire du site, vous pourrez avoir accès puis les gens peuvent consulter notre documentation puis pourront avoir accès aux documents de consultation de la CMM, ainsi que ses recommandations.

Alors, je vous remercie, Monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

Quand on est traité équitablement, ça va bien. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Je suis absolument d'accord avec vous, Monsieur Vanier.

Alors, c'est ce qui met un terme à nos travaux ce soir. La commission va prendre note des différentes questions qui ont été soulevées et elle va reprendre ses travaux demain après-midi, 13 h 30. Merci beaucoup.

**SÉANCE AJOURNÉE AU 23 JANVIER 2018 À 13 H 30**

---

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

---

Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.