

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 27 février 2018 à 19 h
Centre Roussin, salle 108
12125, rue Notre-Dame Est
Montréal (secteur Pointe-aux-Trembles)

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 27 FÉVRIER 2018	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
COMITÉ DE VIGILANCE ENVIRONNEMENTALE DE L'EST DE MONTRÉAL	
M. Vincent Marchione	2
SYNDICAT DES COLS BLEUS REGROUPÉS DE MONTRÉAL	
M. Jean Désy	11
Mmes MARIE DURAND et CAIRE VANIER	14
SUSPENSION	
REPRISE	
AÉROPORTS DE MONTRÉAL,	
M. Pierre Gagnon et Mme Anne Marcotte	22
COMITÉ VIGILANCE HYDROCARBURES	
Mme Louise Morand	31
SIMON DUBOIS	41
SUSPENSION	
REPRISE	
ACTION ENVIRONNEMENT BASSES-LAURENTIDES	
Mme Lucie Massé	43
CHAMBRE DE COMMERCE DE L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	
M Joseph Huza	54
COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST	
MM. Raymond Moquin et Marc Lessard	59
RECTIFICATION	
M. LUC FALARDEAU	71
MOT DE LA FIN	72
AJOURNEMENT	

SÉANCE DU 27 FÉVRIER 2018
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais les gens à prendre place, s'il vous plaît. Mesdames et Messieurs, bonsoir, bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est*, par la Corporation d'avitaillement de Montréal.

Nous avons débuté nos travaux cet après-midi, nous continuons en soirée par l'audition des mémoires. Alors, je vous demanderais dans un premier temps de bien vouloir mettre en mode sourdine vos cellulaires et appareils électroniques, s'il vous plaît, et je vous en remercie. Tout ça pour aider un climat qui puisse nous permettre de travailler.

Alors, la prise de photos et de vidéo n'est pas permise au regard du droit au respect de la vie privée des participants, à l'exception des médias. Et si vous avez des questions à ce sujet, je vous invite à vous adresser à notre conseillère, notre coordonnatrice à l'arrière, madame Lynda Carrier.

Alors, mon nom est Denis Bergeron et je suis accompagné du commissaire John Haemmerli pour les travaux.

Alors, je vous rappelle que tous les propos de cette deuxième partie de l'audience seront enregistrés et retranscrits par une sténographe officielle. La transcription des séances de ce soir sera accessible dans environ une semaine. Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le sujet, d'émettre des commentaires ou de faire des suggestions.

Alors, les consignes d'usage sont : nous demandons tout d'abord aux personnes qui ont fait connaître leur intention de présenter un mémoire de se présenter à l'arrière pour confirmer leur présence, si ce n'est déjà fait. Je vous rappelle que le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes et, au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

Je vous rappelle également que si le temps le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle, et ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et disposeront de 10 minutes pour leur présentation à la fin de la séance. Alors, plusieurs présentations sont prévues.

Nous souhaiterions aussi vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté au cours de l'audience ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation.

Vous devez aussi savoir que vous avez un droit de rectification, c'est-à-dire que s'il y a des choses qui sont affirmées et qui ne reposent pas sur des faits, c'est possible pour vous de nous en faire part. Encore là, vous vous inscrivez au registre et en fin de séance, éventuellement, nous vous convoquerons pour prendre connaissance des rectifications que vous souhaitez porter à la connaissance de la commission.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. VINCENT MARCHIONE

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons demander à la première personne qui est prévue ce soir, monsieur Vincent Marchione, du Comité de vigilance environnement de l'Est de Montréal.

M. VINCENT MARCHIONE :

Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Marchione.

M. VINCENT MARCHIONE :

Commissaire, bonsoir à tous. Tout d'abord, quelques mots sur le Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal. Ce Comité s'est formé en 1991 et il a été inscrit au registre des entreprises en qualité d'organisme à but non lucratif, formé par des citoyens qui étaient contre la construction d'un méga incinérateur qui aurait brûlé 750 000 tonnes de matières résiduelles, alors que nous proposons le recyclage qui s'est mis en place et qui existe encore aujourd'hui.

Ce projet piloté par la communauté urbaine a été rejeté par le BAPE qui, à cette période, avait le pouvoir décisionnel. Par la suite, notre comité est demeuré permanent jusqu'à ce jour et il s'est donné comme mission de défendre la qualité de l'air.

Mais venons-en tout de suite au projet de ce soir, qui est le projet du terminal CIAM, Corporation internationale d'avitaillement de Montréal. Corporation, je souligne que c'est une corporation à but non lucratif.

85 Donc, après avoir assisté à quatre présentations du projet en séance publique, notre comité trouve que ce projet contient des éléments qui sont inacceptables et inquiète la population qui habite à proximité. Nos inquiétudes sont au sujet des trains et camions-citernes. Nous craignons que les trains, avant de quitter l'île, apportent des risques supplémentaires pour les citoyens, car ces trains doivent traverser plusieurs quartiers peuplés. Ces trains vont transporter un nouveau produit, le
90 kérosène, par centaines de millions de litres par année et qui est inflammable en cas de déversement. C'est également valable pour les camions.

95 Deuxièmement, nous craignons que les réservoirs, de six à huit réservoirs où 165 millions de litres de kérosène seront entreposés à 800 mètres des habitations de la rue Georges V et Notre-Dame mettent en danger les citoyens, cela même si le kérosène n'explose pas, mais il peut brûler.

100 Or, la limite de risque extérieur du premier réservoir, côté ouest, touche un réservoir de la compagnie Vopak, leur voisin immédiat, ce qui peut provoquer un effet domino de deux parcs de réservoirs, en cas d'incidents. Et le parc de réservoirs CIAM côté est, est encore plus près d'un quartier résidentiel de la Ville de Montréal-Est.

105 Lorsque nous posons la question à CIAM en matière de sécurité contre les malveillants, la réponse que nous obtenons c'est qu'il y aura un système de surveillance, sans plus. Pour nous ce n'est pas une réponse satisfaisante.

110 Troisièmement, les pipelines. Nous craignons aussi des déversements du pipeline Trans-Nord qui a une usure de 65 ans et est très fragilisé. De plus, il va recevoir un tronçon de pipeline de 7 km construit à neuf à partir du terminal, ce qui va augmenter le flux et les risques dans cette infrastructure déjà très fragilisée.

115 Le pipeline Trans-Nord a eu une fuite de 1 500 litres à Montréal-Est, rapporté le journal Métro, le 10 février 2016. Il a eu deux autres fuites en 2010, une à Laval et l'autre à Montréal-Est. En 2010, Monsieur le président, il a fallu retirer 1 450 mètres cubes de sols contaminés. La fuite était due à un polyéthylène placé en 1995, qui s'est décollé.

Au mois d'août 2015, la compagnie procédait à des excavations sur le territoire de la ville de Laval. Nous nous sommes approchés pour voir de quoi il s'agissait et les travailleurs nous ont dit qu'ils allaient faire une trentaine d'excavations pour aller voir le tuyau.

120 Monsieur le président, on se demandait si c'était par prévention ou pour des fuites qu'on a
procédé à ces excavations. Mais même si c'est par prévention, c'est inquiétant.

125 Je voudrais parler aussi de la responsabilité en cas de déversement. CIAM nous dit qu'ils
sont responsables seulement de leurs infrastructures. Ce que nous comprenons, c'est qu'en cas
de déversement, c'est la compagnie de transport en cause qui est responsable. Il y aura quatre
transporteurs : le naval, le ferroviaire et la compagnie de camions et de pipeline. Il aurait été
pertinent, Monsieur le président, qu'un représentant de chaque compagnie de transport soit présent
à ces audiences. Nous, les citoyens, aurions eu des questions à leur poser, surtout que le pipeline
de Trans-Nord, avec son usure de 65 ans, a eu sa dernière fuite le 9 février 2016.

130 Je voudrais parler de la dévaluation des propriétés des citoyens. À chaque fois qu'une
industrie lourde s'installe dans l'est de Montréal, les propriétés subissent une dévaluation. Les
propriétés près du projet projeté par CIAM vont perdre de leur valeur. Exemple : à Pointe-aux-
Trembles, une maison style bungalow coûte entre 50 000 à 100 000 dollars moins cher,
135 comparativement au quartier Rosemont. Et depuis des décennies, aucun dédommagement n'a été
proposé aux citoyens qui respirent un air médiocre.

140 Parlons aussi des impacts sur la santé. La dernière étude publiée en 2013 par le CLSC de
Pointe-aux-Trembles dit que la santé des citoyens de cet arrondissement n'est pas reluisante; 45 %
des résidents souffrent au moins d'une maladie chronique. Et moi-même, Monsieur le président, j'ai
habité 23 ans à Pointe-aux-Trembles. Aujourd'hui, je souffre de deux maladies chroniques.

145 Le Comité régional de l'environnement, dans un communiqué de presse en 2016, disait que
l'espérance de vie dans l'est de Montréal était de neuf ans de moins que dans les autres
arrondissements de Montréal.

150 Monsieur le président, toutes les statistiques sur l'état de santé des Montréalais, on peut les
consulter à Santé publique de la région de Montréal, au CLSC Mercier et au CLSC Pointe-aux-
Trembles.

155 J'ai une liste d'indices médicaux des citoyens de l'est de Montréal pour 100 000 habitants.
J'en citerai – il y a 15 maladies. Donc, il y a deux colonnes; il y a la colonne de l'est de Montréal et
puis la colonne de droite c'est le grand Montréal. Alors, la colonne de gauche, de l'est, l'indice de
maladies chez les citoyens à l'est de Montréal est tout plus haut que la colonne de droite, mais je
vais en citer deux.

Maladies de l'appareil circulatoire, infarctus, angine, AVC. Donc, Mercier-Est c'est 192,5 personnes sur 10 000, alors que dans le grand Montréal c'est 145 personnes sur 10 000. Je vais aussi citer les maladies de l'appareil respiratoire ainsi que l'asthme. L'est de Montréal c'est 128,7 habitants sur 10 000, et dans le grand Montréal c'est 93. Dans la colonne de gauche, c'est plus haut, le pourcentage est plus haut. Et je dirais aussi que la dernière recherche sur l'asthme qui a été faite sur les enfants au CLSC Pointe-aux-Trembles, les résultats étaient que 75 % des enfants souffrent d'asthme à Pointe-aux-Trembles; ici, où est-ce que nous sommes.

Ceci pour en arriver à une conclusion, Monsieur le président, qu'il faut cesser d'installer des industries lourdes et polluantes dans l'est et sur toute l'île de Montréal.

CIAM a rencontré les citoyens environ cinq fois en séances publiques et les audiences du BAPE, non pas pour écouter leurs préoccupations face à leur projet, mais plutôt pour leur faire accepter le projet tel qu'ils l'ont conçu. CIAM n'a jamais eu de plan B. Elle n'a fait aucune modification à son projet suite aux recommandations des citoyens. Lors de la première rencontre d'information du BAPE le 19 décembre 2017, CIAM, dans sa présentation nous informe qu'elle ne fera aucune modification au projet.

J'aimerais aussi parler du mandat que la ministre vous a donné pour faire ces audiences. Nous le trouvons très réducteur; il n'y avait pas l'exigence de convoquer un représentant respectif de chacune des compagnies de transport pour que l'on puisse leur poser des questions sur nos inquiétudes de leurs infrastructures. Et le mandat, votre mandat n'exige pas non plus d'évaluer le projet dans sa globalité.

Dans ces conditions, nous n'acceptons pas ce projet et nous ne donnons pas l'acceptation des citoyens que nous représentons pour les raisons suivantes :

Considérant que le mandat de la ministre est très restrictif;

Considérant que les représentants des compagnies de transport ne sont pas présents à ces audiences;

Considérant que les huit réservoirs où seront déposés 165 millions de litres de kérosène sont trop près des habitations;

Considérant que le projet génère plus de risques et de nuisances pour les citoyens et très peu d'emplois – 20 emplois, Monsieur le président. Ça, c'est des miettes – et que peut-être que ce ne sera même pas les résidents de l'est qui vont en profiter;

Considérant aussi que 75 % du volume d'un milliard 200 millions de litres sera acheminé vers les aéroports de Toronto et Ottawa et c'est Montréal-Est qui va subir tous les inconvénients, les nuisances, les risques;

200 Considérant aussi que CIAM a des assurances seulement de 50 millions, et nous trouvons que c'est insuffisant;

Considérant qu'il y aura très peu de retombées économiques pour l'est de Montréal;

205 Considérant qu'à chaque fois qu'une industrie lourde et polluante s'installe dans l'est de Montréal, les citoyens subissent une dévaluation de leur propriété;

Considérant que le projet de construction du terminal et du transport de kérosène n'est pas évalué dans sa globalité;

210 Considérant que la corporation CIAM ne fera aucune modification à son projet;

215 Pour toutes ces raisons, nous rejetons le projet de construction du terminal dans son ensemble.

Et si vous permettez, nous voulons exprimer la frustration des membres du Comité de vigilance à l'égard de ce projet qui nous amène à se demander si les citoyens n'ont pas tout simplement été rencontrés pour leur faire accepter ce projet tel qu'il a été conçu, sans possibilité de modification; pour leur faire accepter ce qui a été déjà décidé d'avance.

220 Je profite de ces audiences aussi, Monsieur le président, pour vous exprimer une grande urgence pour l'est de Montréal et surtout l'extrême est de l'île. Lorsque les raffineries se sont installées près de Pointe-aux-Trembles, il y a 80 ans, ce petit village était composé de 150 citoyens; mais aujourd'hui, c'est des dizaines de milliers qui habitent ici. Un des problèmes, c'est que le domiciliaire continu à se développer et le développement industriel lourd et polluant aussi. À chaque

225 année, le rapport environnemental d'Environnement Canada rapporte que l'extrême est de l'île de Montréal est la zone des plus polluées de Montréal.

230 Le développement domiciliaire et le développement industriel, Monsieur le président, ça ne va pas ensemble. Si cela continue, on s'en va droit vers une catastrophe humaine. Les permis de construction domiciliaire ont été délivrés de façon incompétente avec un manque de connaissance. Il aurait été pertinent de prévoir une zone tampon autour de la concentration industrielle.

235 Pour terminer, nous, les citoyens de l'est de Montréal nous voulons stopper la mentalité des politiciens du gouvernement du Québec et ceux de la Ville de Montréal, ce réflexe de penser tout

de suite à Montréal-Est lorsqu'une industrie lourde et polluante veut s'installer au Québec ou à Montréal. Il faut cesser d'installer des industries lourdes et polluantes, non seulement dans l'est de Montréal, mais également sur toute l'île de Montréal.

240 Ce qui termine mon mémoire en vous citant notre slogan qui est : « L'est de Montréal n'est pas la poubelle de l'île, encore moins la poubelle du Québec. »

Merci, Monsieur le président. Et si vous avez des questions, je vais essayer d'y répondre.

245 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation, Monsieur Marchione. Vous parlez entre autres de la baisse de valeur des propriétés.

250 **M. VINCENT MARCHIONE :**

Oui.

255 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez nous référer une documentation ou croyez-vous que la Ville de Montréal-Est pourrait nous documenter cette affirmation?

260 **M. VINCENT MARCHIONE :**

C'est plutôt la Ville de Montréal qui touche les taxes, qui elle va pouvoir vous faire acheminer un document intéressant.

265 **LE PRÉSIDENT :**

Mais à votre connaissance, il n'y a pas, vous ne pouvez pas nous identifier un document qui pourrait appuyer cette assertion?

270 **M. VINCENT MARCHIONE :**

Non, tout de suite là, non. Je n'ai pas de document. Moi, c'est des constatations empiriques que j'ai faites pendant 22 ans. J'ai même déconseillé à mes enfants de s'acheter une maison ici parce qu'ils trouvaient que c'était moins cher.

275 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Monsieur Haemmerli?

280 **LE COMMISSAIRE :**

Alors, Monsieur Marchione, j'ai posé la question à plusieurs groupes cet après-midi, je vais la poser à vous aussi. Qui êtes-vous, le Comité de vigilance? Comment rejoignez-vous le monde? Comment on fait pour être membre? Comment ça marche dans la vie?

285 **M. VINCENT MARCHIONE :**

290 Bien, nous sommes quand même assez connus depuis 27 ans. Je ne vous mentirais pas qu'à l'heure actuelle, le comité n'est pas aussi populaire que, par exemple, dans les années 90 où les gens se sont mobilisés vraiment autour d'une problématique qui était la construction d'un incinérateur qui aurait hypothéqué la région pendant 100 ans. Nous avons, à cette période, nous avons distribué des cartes de membre, mais en ce moment, disons que les gens sont moins motivés en ce moment.

295 **LE COMMISSAIRE :**

300 Ça va. Ce que je voulais aussi savoir, c'est parce que dans la page, ou en tout cas dans la section que vous intitulez « Conclusion », vous dites que le promoteur a fait des rencontres avec le monde, mais qu'il n'a rien changé de son projet suite aux recommandations des citoyens. Avez-vous fait des recommandations? Est-ce qu'il y a des choses que vous avez transmises au promoteur?

M. VINCENT MARCHIONE :

305 Par exemple, moi-même, j'ai exprimé que les réservoirs étaient trop près des habitations. Ils en ont pris note. Mais ils n'ont fait aucune modification.

LE COMMISSAIRE :

310 Puis c'est quoi pour vous une distance idéale? Ou qu'est-ce que vous considérez trop proche? On ne sortira pas tout ce qu'on a brossé en première partie, mais vous, est-ce que vous avez une proposition à faire?

M. VINCENT MARCHIONE :

Bien, je n'ai pas vraiment une proposition solide à faire. Mais l'objectif qu'on se donne en ce moment, bien, c'est que des entreprises comme ça n'ont rien à faire sur l'île de Montréal, d'abord. En partant de cette base, CIAM peut-être aurait pu trouver un terrain qui était plus loin des habitations, et il y en a des terrains. Il y a le site Shell, il y avait le site de Shell qui est quand même assez loin des habitations, mais à l'endroit où est-ce que c'est, c'est beaucoup plus dangereux.

LE COMMISSAIRE :

Ça va. Puis quand vous dites aussi dans vos inquiétudes, vous parlez trains, camions, puis vous dites : « Ces trains vont transporter un nouveau produit, le kérosène, par centaines de millions de litres par année. » Est-ce que vous vouliez dire que le kérosène va prendre de nouvelles routes? Parce que dans le fond, ce n'est pas un nouveau produit. Mais ce que vous craignez c'est d'en avoir sur des trajets à proximité de chez vous. C'est ça?

M. VINCENT MARCHIONE :

C'est-à-dire qu'il y a moins, en ce moment, là, à l'heure actuelle, il y a moins de trains. Je ne sais pas, même peut-être qu'il n'y en a pas des trains qui arrivent ici. Peut-être qu'il y a des trains qui s'en vont vers Toronto. Mais avec le volume, on parle environ de 800 millions de litres, mais ce volume va passer quand même, va traverser des quartiers peuplés. C'est quelque chose qui n'existait pas avant. C'est un danger de plus.

LE COMMISSAIRE :

D'accord. Ça va. C'est ce que je voulais clarifier. Merci, Monsieur Marchione.

M. VINCENT MARCHIONE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Marchione, j'aurais encore peut-être quelques questions à vous soumettre. Écoutez, vous avez quand même un historique, ça fait depuis les années 80, 90 que vous êtes structurés, que vous êtes sur pied en quelque sorte. Vous soulevez dans votre mémoire des enjeux globaux en termes d'aménagement, en termes de voisinage avec le secteur industriel. Est-ce que vous avez développé des canaux de communication avec la Ville de Montréal-Est? Est-ce que vous

avez développé des canaux de communication avec l'Administration portuaire de Montréal pour leur faire part de vos préoccupations à ce sujet?

M. VINCENT MARCHIONE :

Oui. On a quand même... peut-être pas avec le nouveau maire, Robert Coutu, mais j'ai travaillé beaucoup avec Yvon Labrosse qui était maire avant, et puis il ne voulait rien savoir. Nous avons rencontré des entreprises. J'ai siégé à l'Association industrielle pendant quelques années.

LE PRÉSIDENT :

L'AIEM?

M. VINCENT MARCHIONE :

Oui, c'est ça. Ça nous est arrivé aussi de rencontrer les gens du port, qui eux, ils ont des arguments... comme ils nous disent : « Oui, mais là, si vous buvez du vin, ça vient avec les bateaux, tout ça. » C'est des arguments comme ça. C'est les réponses qu'ils nous donnent.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Vous nous parlez de votre collaboration avec l'Association industrielle de l'est de Montréal, l'AIEM, est-ce que vous pourriez nous témoigner un peu de la relation que vous aviez, l'écoute ou les échanges que vous aviez avec les industrielles? Parce qu'on comprend, comme je vous le dis et je vous le répète, ce qu'on comprend de votre propos c'est, il y a quand même une situation historique pour Montréal-Est, pour son développement industriel. Alors, je voudrais simplement savoir, vu que vous avez déjà participé à ce genre de forum-là, c'était quoi les sujets, les préoccupations, l'écoute que vous aviez lorsque vous participiez à l'Association?

M. VINCENT MARCHIONE :

J'ai travaillé beaucoup avec l'ancien directeur de l'AIEM, pas le nouveau, monsieur Dimitri, je n'ai pas travaillé avec lui. J'ai travaillé plutôt avec monsieur Frattollilo pendant des années, puis on n'était jamais d'accord. On n'était jamais d'accord.

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que vous considérez que ça a fait avancer quand même, ça a fait progresser des idées? Est-ce que vous avez eu la collaboration de l'industrie pour certains éléments ou certaines représentations que vous aviez faites?

M. VINCENT MARCHIONE :

Oui, quand même... oui, certaines entreprises, les raffineries ont fait des efforts pour, disons, baisser un peu les émanations, réparer certaines machines qui polluaient trop. Il y a eu quand même des choses qui ont été faites, mais pas assez à notre goût. L'idéal, pour nous, ce serait que les industries se donnent un objectif de baisser la pollution au moins de 3-4 % par année. Mais encore là, c'est trop. On ne demande pas le ciel. On ne demande pas 15 % ou 20 %, on demande 3-4 %, puis ils trouvent que c'est trop encore.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie beaucoup de votre présentation, Monsieur Marchione, d'avoir répondu à nos questions.

M. VINCENT MARCHIONE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

M. JEAN DÉSY

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Jean Désy, s'il vous plaît, du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal. Bonjour, Monsieur Désy.

M. JEAN DÉSY :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Alors, 15 minutes. Le temps que vous preniez un verre d'eau, la parole sera à vous et nous vous écouterons.

M. JEAN DÉSY :

De l'usine Atwater. Messieurs les commissaires.

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE (DM3)

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre présentation. Monsieur Haemmerli, des questions?

LE COMMISSAIRE :

Bien, deux petites questions de précision, Monsieur Désy. Quand vous dites : « La demande de construction de réservoirs d'entreposage excède les prévisions de consommation », est-ce que vous parlez seulement de la distinction entre la phase I ou phase II?

M. JEAN DÉSY :

Effectivement.

LE COMMISSAIRE :

O.K. Ça, c'était une précision que je voulais faire. L'autre c'est – écoutez, je vais me faire un tout petit peu l'avocat du diable. Vous dites qu'anciennement, bien, on produisait ou on raffinait ici et que ça avait comme bénéfice de raffiner ceci plus près des lieux de consommation et puis réduire le risque environnemental de la manutention du carburant. D'autres pourraient vous dire : oui, mais si on l'achète déjà raffiné à l'étranger, bien, toute la manutention qui a trait au raffinage est faite à l'étranger, puis nous, on n'a plus qu'à le véhiculer de même, qui est à peu près la même opération s'il rentrait raffiné ou pas raffiné.

Ça fait que j'essaie de voir c'est quoi l'avantage du point de vue environnemental que vous essayez de faire valoir?

M. JEAN DÉSY :

Bien, le problème c'est le transport de ce carburant-là. Qu'on le veuille ou pas, il va voyager sur le territoire. Alors, on augmente le risque. Si on le promène pendant une minute, il y a un risque. Si on le promène pendant 100 minutes, le risque est augmenté, qu'il soit raffiné ou pas.

LE COMMISSAIRE :

Oui, oui, mais mon point c'était, quand il arrive de toute façon, il se promène sur le territoire raffiné ou pas. C'est là que j'essayais de voir la différence puis que j'essaye de comprendre pourquoi...

M. JEAN DÉSY :

Autrement dit, c'est la capacité de raffinage qu'on n'a pas ici au Canada. Maintenant, on est obligés d'importer de ce produit-là qu'on consomme ici localement maintenant. On est obligés d'importer un produit raffiné, tandis qu'on pourrait avoir malheureusement ces usines-là ici. On pourrait les utiliser au moins. On ne les utilise pas présentement pour raffiner à 100 % de la consommation locale. Autrement dit, quand je prends l'avion dans un des trois aéroports, on va dire que 50 % du carburant que j'utilise pour faire ce voyage-là sera du carburant qui aura été raffiné à l'extérieur du pays.

LE COMMISSAIRE :

D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, mais un autre élément que vous apportez comme réflexion c'est : « La révolution électrique qui a lieu présentement au sud de nos frontières dans le transport terrestre sera dans un avenir rapproché implanté vers le transport aérien. » On sait que le projet qui est présentement sur la table, c'est pour répondre à la demande des compagnies aériennes pour les 20-30 prochaines années. Alors, est-ce que vous croyez que la technologie va évoluer assez rapidement qui fait que ça ne sera plus justifié de réaliser un projet comme celui-là qui est proposé?

M. JEAN DÉSY :

Il faut avoir une boule de cristal dans ce domaine-là présentement. Mais il y a de la recherche et développement qui est commencé. Alors, je me demande pourquoi on construirait autant une infrastructure aussi grande pour accueillir un carburant que peut-être qu'on n'aura plus besoin dans 20 ans, dans 10 ans.

Ça serait intéressant de s'y pencher. Mais peut-être que les gens, le promoteur est sûrement au courant aussi de qu'est-ce qui se fait. C'est sûr que lui, le promoteur présentement, lui c'est l'entreposage, l'approvisionnement pour ses clients. Je comprends sa raison d'être. Mais je veux dire, je crois qu'on pourrait pousser la réflexion un petit peu plus loin. Ça serait intéressant.

LE PRÉSIDENT :

Pas d'autres questions, Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Non. Ça va.

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre présentation, Monsieur Désy. Merci d'avoir répondu à nos questions.

M. JEAN DÉSY :

Merci.

**Mme MARIE DURAND et
Mme CLAIRE VANIER**

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant, madame Marie Durand et madame Claire Vanier, s'il vous plaît. Je crois que vous avez une présentation PowerPoint. Alors, comme convenu avec les autres participants, 15 minutes.

Alors, la parole est à vous.

Mme MARIE DURAND :

Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur le commissaire. J'aimerais présenter Claire Vanier, qui est coauteure du mémoire. Nous sommes citoyennes de la Rive-Sud de Montréal. Notre mémoire comporte 24 pages avec 43 références. On vous invite à le lire au complet. On a fait des calculs, on vous invite à révérifier nos calculs également. Nous avons, à la fin du mémoire, 13 considérants avant notre recommandation. Alors, on n'aura pas le temps de toute les exprimer, parce qu'on va présenter des parties de mémoire.

Alors, le titre de notre mémoire : *Le projet terminal de la CIAM nécessite une évaluation globale incluant tous les impacts environnementaux et climatiques*. On va vous expliquer pourquoi.

555 C'est que nous refusons cette stratégie de fragmenter un même projet qui devrait être vu globalement en laissant dans l'ombre les activités de l'ensemble des compagnies qui sont impliquées dans le projet. On va parler des fournisseurs de livraison. Alors, le petit plan de présentation, alors on va parler de deux préoccupations majeures, des risques qui sont probables au niveau de l'eau, le fleuve, les affluents en cours d'eau, le pipeline Trans-Nord. On s'inquiète aussi de peu de garanties qui semblent offertes, surtout par les fournisseurs de transport.

560 Et la deuxième préoccupation c'est les impacts inévitables du projet qui sont les émissions de gaz à effet de serre, des émissions nettes et non pas des intensités dans les émissions. Alors, voilà.

565 On veut rappeler que le but principal de la CIAM c'est de répondre à la demande grandissante des compagnies aériennes de se faire alimenter en carburant. Donc, finalement, c'est de faire l'expansion de ce mode de transport et d'augmenter le trafic aérien.

570 On va partir de notre préalable, on parle des volumes qui vont transiter, les volumes de carburant. Alors, l'augmentation annuelle du volume de carburant livré par la CIAM a été fournie. On voit dans le tableau à gauche dans la deuxième colonne, c'est des données que la CIAM a fournies après que le BAPE lui ait demandé de fournir ces données sur les quantités livrées en 2013 jusqu'en 2017.

575 Alors, nous, on a regardé ces milliards de volumes totaux et on a regardé d'une année à l'autre la différence. Par exemple, en 2014, on avait une différence de 122 millions et plus qui faisait un pourcentage de trois point presque sept pour cent, par rapport à 2013, et on a fait l'exercice pour chaque année. D'ailleurs, on voit dans le tableau de droite les bâtonnets avec la partie plutôt couleur brique qui représente l'augmentation.

580 Alors, en gros, on a une augmentation moyenne annuelle, si on fait le pourcentage des quatre années, en moyenne, de 4,72 % alors qu'on nous a parlé de 3 %. Et si on regarde 2017, le volume qui a été livré par rapport à 2013, on a 671 millions de plus, et ça représente 20,2 % de plus.

585 Alors, on s'est amusé, on ne s'est pas vraiment amusé, on a travaillé fort pour essayer d'estimer, si la tendance se maintient, vu que les compagnies demandent d'en avoir plus, qu'est-ce qui va se passer entre 2017 et 2021.

Alors, je vous laisse regarder. Alors, on parle d'augmentations quand même assez importantes de 200 millions et plus de litres par année en moyenne qui va jusqu'à 810 millions. Le chiffre dans la partie grise en 2017 c'est le chiffre que la CIAM nous avait fourni.

Alors, tout ce volume qui circule sur le fleuve, ça ne se fait pas sans risque. Il faut rappeler que l'eau potable, il y a 58 municipalités au Québec qui puisent leur eau potable dans le fleuve Saint-Laurent. Ce n'est pas seulement dans la région de Montréal, mais on a donné quelques exemples de municipalités, dont Berthier, Bécancour, et cetera.

Alors, le transport de kérosène qui va se faire entre Québec et Montréal par navire-citerne va s'ajouter à ce qui se fait déjà comme transport. C'est pour ça qu'il faut le voir aussi globalement. Et ce sont des risques qui s'accumulent et puis si on a des gros problèmes, bien ça, c'est toute la nature du fleuve, la biodiversité, l'accès à l'eau potable qui va être touché. Et ce qui est particulièrement inquiétant, qu'on a su tout récemment, c'est qu'il semble qu'on va réduire le nombre de remorqueurs qui vont escorter les pétroliers, ces navires-citernes qui semblent être toujours de plus en plus gros.

Alors, je vais parler maintenant du kérosène qui transite par le pipeline Trans-Nord, qui pourrait peut-être même transiter par la deuxième branche, même si dans le moment on nous dit que non. Alors, vu les événements, l'historique de six ans de non-respect des ordonnances de sécurité de l'ONÉ, vu l'âge du pipeline, vu que dans les correspondances avec le BAPE la compagnie pipeline Trans-Nord incorporée a informé que son pipeline a une durée de vie illimitée, et puis on a un encadrement du fédéral insatisfaisant – d'ailleurs, l'ONÉ a admis qu'elle travaille à se moderniser et à regagner la confiance du public, ce n'est pas fait encore, Monsieur le président.

Alors, tout ça, ça nous mène à des pratiques d'autocontrôle des compagnies sans une surveillance adéquate de l'État, et ce n'est pas fiable. Alors, dans le contexte actuel, le BAPE, le gouvernement du Québec ne peuvent pas céder leurs pouvoirs et droits d'évaluation à un organisme fédéral comme l'ONÉ.

Alors, on a deux principes. Si le projet est accepté, il y aurait deux principes pourtant largement reconnus qui ne seraient pas vraiment respectés : le principe du pollueur payeur. On a vu les faibles garanties financières qui sont fournies comme réponses, et les fournisseurs de transport bateau, pipeline, train, c'est des réponses très évasives. On fait des citations d'ailleurs dans notre mémoire à ce niveau-là. Alors, comme on n'évalue pas globalement, on ne connaît pas vraiment la qualité des infrastructures, les limites, et cetera.

Et aussi, on a le principe de précaution qui est un petit peu la base de notre document. On croit à ça, nous autres, le principe de précaution, et compte tenu des risques pour l'eau potable pour plusieurs Québécois, ça va juste qu'au tourisme, et l'augmentation importante à venir de la circulation des navires-citernes sur le fleuve, puis Trans-Nord, disons qu'on manque de confiance.

Les impacts inévitables. Ceux-ci, ce n'est pas probable, c'est inévitable, c'est les émissions de gaz à effet de serre. Qui dit augmentation de la livraison de kérosène, dit augmentation de son utilisation et donc de sa combustion, ce qui entraîne une augmentation des gaz à effet de serre.

Et là, je vais céder la parole à madame Vanier.

Mme CLAIRE VANIER :

Bonjour, merci. Je vais essayer d'être... est-ce que ça marche? Oui, merci. Alors, la question qui se pose c'est : pourquoi prendre en compte les gaz à effet de serre émis lors de la combustion du kérosène livré par la CIAM à ses compagnies membres, pourquoi le prendre en compte? Pour nous, il est clair depuis la COP21, tout au moins, que chaque individu, chaque collectivité et chaque industrie, incluant la CIAM, doit être tenu responsable des émissions de GES qu'il génère par ses choix et actions. En ce sens, on considère qu'il est essentiel de porter un regard global, on le répète, mais c'est parce que ça nous apparaît vraiment important, sur tous projets qui impliquent des hydrocarbures. Donc, l'amont comme l'aval de ces projets.

Et peut-être qu'on a l'air déraisonnables ou qu'on a des préoccupations exagérées, mais je ne pense pas. Parce que si on regarde un peu, il y a des pays, la France, la Norvège, il y a des villes, il y a même des institutions bancaires qui délaissent et qui même se désinvestissent, d'une façon ou d'une autre dans les énergies fossiles, et particulièrement dans l'industrie des hydrocarbures. Et dans mon esprit, s'ils se retirent c'est après une analyse globale, et économique incluse, sur le devenir de ces industries qu'ils ont décidé de se retirer. À notre avis, c'est à nous de faire de même, d'être assez raisonnables pour avoir une vision globale.

Et c'est dans cet esprit que dans notre mémoire on a évalué les gaz à effet de serre émis. Donc, j'y reviens, par la combustion du carburant livré par la CIAM à ses compagnies membres. Et ici, le calcul est pour entre 2013 et 2017.

Alors, précédemment, Marie Durand vous a présenté les volumes de carburant livrés par la CIAM de 2013 à 2017, les volumes annuels, et à partir de ces volumes on a calculé les émissions de gaz à effet de serre issues de ces émissions, à partir de l'outil – vous l'avez en bas, là –, de l'International Carbon Bank and Exchange. Donc, par exemple en 2013, les émissions de gaz à effet de serre ont été de 8 500 000 tonnes de CO₂ équivalent.

Mais la partie importante qu'on considère ici, c'est que les gaz à effet de serre ne disparaissent pas; ils s'accumulent, ils s'additionnent. Alors, d'une journée à l'autre, d'une année à l'autre, ils vont s'additionner, ce qui fait que, par exemple, ce qui a été émis en 2014, si on prend 2013 comme référence, parce que notre question c'est : combien de gaz à effet de serre ont été émis de plus depuis 2013 par ce carburant? Alors, en 2014, il y a près de 330 000 tonnes de CO₂

qui a été émis de plus qu'en 2013. Et en 2015, il y a près de 535 000 tonnes de CO₂ qui a été émis de plus qu'en 2013. Donc, ces 535 000 tonnes s'additionnent aux 313 000 tonnes de l'année précédente, et cetera, ainsi de cette façon. Alors, pour aller jusqu'à une augmentation de 20 %.

Donc, dans les faits, vous avez au diagramme à droite les mêmes chiffres. Ici, maintenant, on reprend notre comparaison avec 2013. Dans le diagramme qui vient d'apparaître en bas c'est les gaz à effet de serre en tonnes de CO₂ équivalent émis en 2013. Et là, chacun de ces surplus s'additionne. Et le total fait en sorte qu'il y a près de 4 millions de tonnes de CO₂ équivalent émis de plus. En ces quatre années, il y a eu près de 4 millions de tonnes de plus d'émissions que ce qu'il y avait en 2013, ce qui équivaut à peu près à très près de 50 %. Alors, ce n'est pas peu dire.

Une fois calculé ceci, on s'est dit : bon, là, le projet est pour l'avenir. Donc, allons donc voir qu'est-ce qui nous attend selon ces calculs relativement simples. Alors, on a fait une estimation des émissions de gaz à effet de serre associés à la combustion du carburant que livrerait la CIAM de 2017 à 2021. Donc, on a gardé, dans le fond, les mêmes données que ce que Marie a présenté précédemment. C'est-à-dire précédemment, elle a estimé les volumes qui seraient livrés jusqu'en 2021 à partir de l'augmentation de 4,72 qu'on avait. On a été très conservatrices, on a gardé l'augmentation qui avait été calculée de 2013 à 2017, on l'a gardée pour estimer combien de volumes seraient livrés dans les cinq prochaines années.

Et là, on a repris le même calcul, c'est-à-dire on a recalculé les émissions de gaz à effet de serre estimées pour les cinq années à venir, toujours à partir du même outil de calcul. Et, encore là, on a regardé entre 2017 et 2021 combien de gaz à effet de serre de plus seront produits du même calcul. Et là, au total, ça donne 5 millions de tonnes dans quatre ans, qui, d'une année sur l'autre, vont s'être accumulées juste, juste par le surplus par rapport à 2017, là. On est en 2017, mais ce qui va être produit de plus, c'est 5 millions de tonnes. Et ce qui équivaut, si vous regardez, à peu près, encore là, à la moitié. En 2017, il y avait 10 millions de tonnes et tout ce qui s'est émis de plus que 10 millions de tonnes c'est presque la moitié.

Alors, prenant ceci, le 5 millions de tonnes c'est sur quatre ans, annuellement ça équivaut, on divise par quatre, à 1 264 000 tonnes. Et là, on se dit, il me semble que l'argument de la CIAM selon lequel son projet lui permettrait de diminuer ces émissions par changer les camions pour les bateaux, de 5 600 tonnes par an de CO₂ équivalent, ça ne nous semble pas de beaucoup de poids. En effet, cette diminution des GES prévue par la CIAM serait annulée dès les deux premiers jours de chaque année. Rapidement éliminée par les émissions de GES qui vont être associées à cette augmentation du volume de carburant qu'il va aller livrer à ses compagnies membres.

705 J'ai fait le calcul rapidement, 5 600 tonnes par an c'est ce que la CIAM espère sauver dans son projet. Mais son projet, avec une augmentation vraiment conservatrice, va permettre l'émission de 1 264 575 tonnes par an. Donc, si on regarde, si on le met en jour, cette fraction veut dire 1,62 jour. Après 1,62, le 2 janvier de chaque année, déjà ce que la CIAM se propose de sauver va être éliminé par tout ce qui va être produit par le projet. Alors, le reste de cette année, il y a 1 258 975 tonnes qui vont continuer à s'accumuler, et d'une année sur l'autre.

710 Et juste pour illustrer ce que veut dire 1 million 200 presque 59 mille tonnes, bien, pour la consommation automobile sur un an, sur l'énergie consommée par presque 136 000 maisons dans un an, donc on a eu envie de vous illustrer un petit peu combien de bonbonnes de propane, par exemple, pour le barbecue ça équivaut ces tonnes métriques de CO₂.

715 À notre avis, il reste deux ans pour préserver le climat. Et c'est six experts qui l'ont déclaré en juin 2017. L'humanité doit absolument utiliser les trois ans à venir – on était en juin – pour entamer la réduction des émissions de gaz à effet de serre sous peine de ne pouvoir maintenir le réchauffement sous la limite de 2 degrés Celsius tel que fixé par l'accord de Paris.

720 Alors, il est moins cinq, l'urgence climatique impose de diminuer plutôt que d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre. C'est dans cet esprit donc, et parce qu'il sera bientôt trop tard pour conserver les environnements et un climat viable que nous recommandons que le BAPE refuse le projet de la CIAM.

725 Le refus de ce projet est pour aider à limiter l'accroissement du trafic aérien et étant donné les objectifs du Québec en matière de réduction de GES, et je vous laisse sur cette phrase des mêmes experts :

730 « L'urgence de la situation des dérèglements climatiques commande que nos gouvernements imposent immédiatement à l'aviation une réduction de 20 % du CO₂ consommé au kilomètre afin de protéger le climat. »

735 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

740 Alors, merci, Madame Vanier, merci, Madame Durand de votre présentation. Peut-être quelques questions, Monsieur Haemmerli?

Alors, écoutez, dans votre mémoire vous proposez des suggestions. Vous dites entre autres :
« Établir un système de quote-part que chaque voyageur aérien pourrait utiliser chaque année avec
une limite précise en quantité de GES. » Je vous permettrai peut-être de préciser un peu c'est quoi
l'avenue que vous nous proposez, de quelle façon ça pourrait être géré?

Mme MARIE DURAND :

Bien, en fait, c'est qu'il y a une injustice actuellement. C'est qu'il n'y a pas de pollueur payeur.
Alors, moi, quand je vais en avion, je vais payer mon empreinte climatique, mais c'est volontaire.
Mais ce n'est pas ce que la majorité des gens font. C'est un moindre mal. Remarquez, comparer à
tout ce qu'on a dit, ça n'annule pas du tout ce qu'on a dit et notre position, en passant. Alors, il
semble que ça serait facile. Il y a des programmes informatiques. Si au moins la facture d'empreinte
climatique était payée dans un premier temps par les consommateurs des vols aériens et que c'était
géré par la CIAM ou par les compagnies aériennes, déjà ça serait une idée. En tout cas, ce n'est
pas tellement pour mettre de l'avant le projet de la CIAM, mais en fait, pour donner des suggestions
pour aider un petit peu à parler de ce grave problème qui va nous jeter dans la misère sinon limiter
la survie de notre civilisation.

LE PRÉSIDENT :

O.K. J'essaie de comprendre. Dans le sens que si vous proposez une quote-part pour chaque
voyageur, ça serait géré par la compagnie aérienne?

Mme MARIE DURAND :

Bien, en fait...

LE PRÉSIDENT :

Ça serait à lui de payer éventuellement?

Mme MARIE DURAND :

Bien oui. Oui, oui, c'est sûr. Ça augmenterait peut-être le prix des billets des avions, mais il
faut protéger notre planète. On est rendu là.

Mme CLAIRE VANIER :

Je peux peut-être préciser que dans le fond, si tous les voyageurs payaient leur empreinte
écologique à tous les voyages qu'ils font, ça pourrait être géré par l'État. Mais le principe c'est que

chaque voyageur paie son empreinte écologique à tous ses voyages. Et c'est une proposition qui est, genre, presque indépendante, si vous voulez, du projet actuel, mais qui est dans le même esprit.

785

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que la réaction un peu à la lecture de cette suggestion-là c'est, je veux dire, si on l'argumente, si on va jusqu'à, comment dire, extrapoler un peu cette proposition-là, est-ce que ça pourrait éventuellement générer une interdiction de vol pour certaines personnes, parce qu'ils ont dépassé leur quota en quelque sorte, là?

790

Mme MARIE DURAND :

Oui. Oui, oui.

795

LE PRÉSIDENT :

Ça pourrait aller jusque-là?

800

Mme MARIE DURAND :

Oui. Puis ça pourrait peut-être faire qu'une personne qui décide d'aller passer une fin de semaine à Paris...

805

LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse. S'il vous plaît, les téléphones. Alors, on met les téléphones en sourdine, s'il vous plaît. Excusez-moi, Madame.

810

Mme MARIE DURAND :

L'idée n'est pas d'interdire les voyages en avion, parce qu'on aime ça, tout le monde; tout le monde aime ça. Sauf qu'il y en a qui en profitent plus que les autres, ils ne payent pas leur pollution. Les plus pauvres ne voyagent pas beaucoup en avion, je pense. Mais la pollution atmosphérique, eux, ils font la payer en dérèglement climatique, ils la payent déjà, certains par les inondations au Québec.

815

Alors, l'idée c'est plus une idée globale. On n'a pas les technicalités de la gestion et, oui, peut-être que certaines personnes vont devoir limiter leur voyage en avion. Et je voulais donner l'exemple d'une personne qui va passer la fin de semaine à Paris pour magasiner puis qui revient

820

825 en avion. Bien, si à chaque billet émis on avisait le voyageur de la quantité de gaz à effet de serre qui vont être émis par ce voyage – d'ailleurs, ça se fait dans d'autres pays, j'ai lu en quelque part, ça. En tout cas, c'est des idées pour augmenter la sensibilisation sur ce très grave problème.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Haemmerli?

830 **LE COMMISSAIRE :**

Non, ça va.

LE PRÉSIDENT :

835 Ça va aller. Alors, Madame Durand, Madame Vanier, merci beaucoup de votre présentation. Alors, la Commission va prendre une pause de 15 minutes et nous allons vous revenir avec la suite de la présentation des mémoires.

840

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

845
REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. PIERRE GAGNON et
Mme ANNE MARCOTTE

850 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais les gens à prendre place, s'il vous plaît. Nous allons reprendre nos travaux. Alors, je suppose que vous êtes monsieur Pierre Gagnon, d'Aéroports de Montréal.

855 **M. PIERRE GAGNON :**

Tout à fait. Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

860 Nous présenter la personne qui vous accompagne, s'il vous plaît.

M. PIERRE GAGNON :

865 Alors, je suis accompagné de madame Anne Marcotte, directrice affaires publiques également pour Aéroports de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

870 Merci. Alors, la parole est à vous, 15 minutes. Nous vous écoutons.

M. PIERRE GAGNON :

Merci, Monsieur le président, Monsieur le commissaire.

875 **LE PRÉSIDENT :**

Juste un instant. On va demander aux gens de garder le silence qu'on puisse clairement écouter vos propos. Alors, allons-y.

880 **M. PIERRE GAGNON :**

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE (DM11)

885 Merci de votre écoute.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de votre présentation. Monsieur Haemmerli, des questions?

890 **LE COMMISSAIRE :**

Monsieur Gagnon, avez-vous d'autres fournisseurs de carburant à l'aéroport Trudeau?

M. PIERRE GAGNON :

895 Non. CIAM et FSM gèrent l'ensemble du parc d'approvisionnement qui résulte d'un consortium formé par les principaux transporteurs qui opèrent à l'aéroport. Donc, c'est le fournisseur de carburant aéronautique sur le site de Montréal-Trudeau.

900 **LE COMMISSAIRE :**

Puis les autres, ceux qui ne sont pas dans CIAM?

905 **M. PIERRE GAGNON :**

Ils sont tout de même approvisionnés par FSM.

LE COMMISSAIRE :

910 O.K. J'aimerais aussi avoir votre perspective sur ce qu'on appelle la capacité de raffiner puis le marché, parce que dans le fond, le 50/50, est-ce que c'est parce que la capacité des raffineries est limitée? Est-ce que c'est parce qu'elles choisissent de faire d'autres types de carburant? Est-ce que c'est parce que c'est moins cher d'acheter du carburant d'avion à l'étranger?

915 **M. PIERRE GAGNON :**

920 C'est difficile de commenter pour moi, je ne suis pas un spécialiste de l'industrie pétrolière ou des enjeux liés à cet approvisionnement-là. Je constate, tout comme vous, qu'il y a un facteur d'importation significatif en carburant ou en kérosène ou en carburant aéronautique, qui est acheminé au port de Québec et par la suite transporté ici à Montréal par des voies qui peuvent être réalisées de façons différentes.

LE COMMISSAIRE :

925 Mais vous avez certainement une meilleure perspective que moi, c'est dans ce sens-là que je me disais : il devrait pouvoir m'éclairer un peu quand même.

M. PIERRE GAGNON :

930 Pas sur les aspects plus techniques des raisons de marché qui font en sorte, par exemple, que nous devons, au Québec, nous contenter d'un niveau de raffinage qui représente 50 % de nos besoins.

LE COMMISSAIRE :

935 D'accord. On nous a dit aujourd'hui plus tôt dans la journée que même si ce projet-là ne se faisait pas, il faudrait revoir l'approvisionnement de l'aéroport de toute façon. Est-ce que vous, vous avez un avis à me donner là-dessus?

940 **M. PIERRE GAGNON :**

Je ne sais pas trop dans quel sens.

945 **LE COMMISSAIRE :**

Bien, dans le sens qu'éventuellement on va frapper un noeud ou ce qu'on a actuellement comme système serait insuffisant.

950 **M. PIERRE GAGNON :**

955 Les capacités de stockage à Montréal-Trudeau sont relativement limitées et donc, il faut forcément que le volume d'approvisionnement suive la croissance du trafic passager. On a une augmentation significative à Montréal et dans plusieurs autres endroits, mais significativement à Montréal, une croissance significative du trafic, donc du nombre de passagers. Et donc, cette augmentation du trafic là fait en sorte qu'évidemment, il y a un accroissement du volume qui est requis.

960 Maintenant, de notre perspective, de pouvoir disposer ici sur l'île de capacités de stockage qui stabilisent et qui réduisent les risques de rupture d'approvisionnement, pour nous c'est un bénéfice significatif.

LE COMMISSAIRE :

965 D'accord, mais vous avez parlé tantôt aussi, vous avez mentionné que la capacité de stockage allait être augmentée à Trudeau.

M. PIERRE GAGNON :

Pas à Trudeau, ici.

970 **LE COMMISSAIRE :**

Ici. Ah, à l'aéroport, non?

975 **M. PIERRE GAGNON :**

Non. Bien, pas à ma connaissance.

LE COMMISSAIRE :

Elle est de quoi à l'aéroport?

M. PIERRE GAGNON :

À l'aéroport spécifiquement, je n'ai pas cette donnée-là. Je suis désolé.

LE COMMISSAIRE :

Vous allez pouvoir nous revenir avec?

M. PIERRE GAGNON :

Oui, je peux très bien vous revenir avec ces données-là, oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

S'il vous plaît, juste pour qu'on se fasse une tête sur les ordres de grandeur. Actuellement, est-ce que c'est quelque chose qui s'est déjà produit ou qu'est-ce qui arrive s'il y a une rupture d'approvisionnement?

M. PIERRE GAGNON :

Dieu merci, ça ne nous est pas encore arrivé. Alors, s'il y a une rupture d'approvisionnement, bien, il y aurait, dans un cas extrême où, pour une raison ou une autre, il y a une rupture d'approvisionnement, bien, ça stopperait forcément les activités de l'aéroport, ce qui serait un impact majeur, significatif, très clairement.

LE COMMISSAIRE :

Donc, ça a toujours été planifié pour que ça n'arrive pas?

M. PIERRE GAGNON :

Dieu merci, oui.

LE COMMISSAIRE :

Vos réservoirs en haut étaient toujours pleins?

M. PIERRE GAGNON :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

O.K. Ça va pour moi. Merci.

M. PIERRE GAGNON :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais peut-être ajouter un peu au sujet que mon collègue a abordé. Donc, ce que je comprends, c'est que pour quelque raison que ce soit, si l'approvisionnement actuel fait qu'on ne peut plus livrer à l'aéroport, vous n'avez pas de plan B?

M. PIERRE GAGNON :

Bien, c'est-à-dire dans une situation où il n'y a plus d'approvisionnement en carburant, ce que je vous dis c'est que forcément puisque les avions fonctionnent nécessairement avec du carburant, il y aurait une pénurie d'approvisionnement. Et donc, une cessation des activités de l'aéroport.

Maintenant, si pour une raison ou une autre – spéculons – l'entreprise tombe en faillite, il faudrait se trouver de l'approvisionnement ailleurs en carburant aéronautique. Alors, on irait sur les marchés. On trouverait une façon, de concert avec les partenaires des compagnies aériennes, de récupérer de l'approvisionnement. Mais il est certain que de pouvoir compter sur une source de stockage additionnelle ici et un approvisionnement par pipeline à l'aéroport et une stabilité d'approvisionnement provenant d'une capacité de stockage plus près de la source de consommation, pour nous c'est un investissement qui est valable et qui nous rassure sur la stabilité de l'approvisionnement. C'est clair.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Vous signalez dans votre mémoire que, bon : « Il appert [...] de CIAM, que les risques d'incendie ou d'explosion sont faibles et il est important de souligner que CIAM a déjà établi sa crédibilité opérationnelle, ce qui rassure grandement Aéroports de Montréal. »

Vous nous avez dit que CIAM c'est votre opérateur sur le terrain en quelque sorte pour approvisionner les avions?

M. PIERRE GAGNON :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est eux qui font ça. C'est quoi le rôle entre CIAM puis FSM?

M. PIERRE GAGNON :

FSM, selon ma compréhension des choses, est la société de gestion. CIAM c'est le consortium des compagnies aériennes qui... bon. Alors, et ce consortium-là des compagnies aériennes est géré par FSM sur le plan de la gestion. Et la relation avec Aéroports de Montréal est une relation, bon, on a des relations contractuelles qui leur permettent d'être sur le site et d'opérer et de fournir à leur clientèle, c'est-à-dire les transporteurs aériens, l'approvisionnement requis en carburant d'aéronefs. Les infrastructures appartiennent au consortium, de même que les conduits qui sont déployés sur les aires de manoeuvre et sur les aires de stationnement des aéronefs qui permettent d'approvisionner les aéronefs.

Donc, si on fait par exemple un agrandissement ou des modifications, on travaille avec les gens du consortium et FSM pour déployer les infrastructures requises pour assurer, par exemple, le nouvel approvisionnement d'une extension du tablier, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Vous signalez aussi que l'Aéroport de Montréal est certifié ISO1401. Et vous parlez aussi de BOMA BEST, niveau Or et Airport Carbon Accreditation, niveau 3. Est-ce que ça serait possible de nous fournir une documentation sur ces accréditations-là?

M. PIERRE GAGNON :

Oui, tout à fait. Oui, oui, oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Pour qu'on puisse jauger, là...

M. PIERRE GAGNON :

1100 Airport Carbon Accreditation, c'est une certification par l'Association internationale des aéroports qui regroupe l'ensemble de l'industrie aéroportuaire mondiale.

LE PRÉSIDENT :

1105 Alors, nous déposer simplement une documentation. Faites-nous-la parvenir. Prenez entente avec madame Carrier.

M. PIERRE GAGNON :

1110 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1115 Alors, pour ce qui est de l'homologation en quelque sorte de l'aéroport, mais on comprend que c'est orienté vers la gestion comme telle de l'aéroport.

M. PIERRE GAGNON :

1120 De l'aéroport, tout à fait. Tout à fait, clairement.

LE PRÉSIDENT :

Et non pas les compagnies aériennes ni leur approvisionnement en essence?

1125 **M. PIERRE GAGNON :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

1130 Alors, pour l'essentiel, on a fait le tour. On vous remercie de votre présentation. On vous remercie d'avoir répondu à nos questions.

M. PIERRE GAGNON :

1135 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1140 Ah! Peut-être une dernière question bien pratico-pratique, excusez-nous. Mirabel, l'approvisionnement de Mirabel, évidemment, c'est sous votre responsabilité?

M. PIERRE GAGNON :

1145 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1150 Est-ce que c'est par camion?

M. PIERRE GAGNON :

1155 C'est actuellement par pipeline sur un site d'entreposage et c'est fait un peu de la façon dont c'est fait à Montréal-Trudeau. Est-ce que ça va changer dans le futur? Il est possible, parce que le volume de mouvements aéronefs ne justifie probablement pas à long terme le déploiement d'une infrastructure comme celle-là. Donc, l'approvisionnement sur le site pourra continuer à se faire par pipeline, mais la distribution aux aéronefs pourra se faire par camion sur le site comme tel. Parce que de maintenir le réseau de conduits pour approvisionner les avions comme c'est fait à Montréal-Trudeau et l'entretien que ça requiert ne le justifiera probablement pas à long terme.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, c'est un pipeline dédié?

1165 **M. PIERRE GAGNON :**

Oui, qui vient du Port de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1170 Qui origine de Montréal-Trudeau pour alimenter Mirabel?

M. PIERRE GAGNON :

1175 En fait, je ne suis pas sûr qu'il origine de Montréal-Trudeau. Je pense qu'il origine du Port de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1180 O.K. Alors, c'est différent. D'accord. Alors, merci beaucoup.

M. PIERRE GAGNON :

1185 Merci.

Mme LOUISE MORAND

1190 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant, madame Louise Morand du Comité vigilance hydrocarbures.

Mme LOUISE MORAND :

1195 Monsieur le président, bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1200 Bonsoir, Madame Morand. Alors, la parole est à vous, 15 minutes.

Mme LOUISE MORAND :

1205 Les comités vigilance hydrocarbures de la MRC de L'Assomption sont des groupes de citoyens engagés dans la lutte au changement climatique et pour la transition énergétique.

1210 Nous effectuons une veille médiatique des informations scientifiques concernant les questions énergétiques et les changements climatiques, en collaboration avec le groupement Vigilance hydrocarbures Québec, le Front commun pour la transition énergétique, et ses membres affiliés.

1215 Il y a deux questions qui me semblent centrales pour ce projet, qui devraient être à l'étude. La première c'est : Comment ce projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire s'inscrit-il dans une stratégie de diminution des gaz à effet de serre et de lutte aux changements climatiques?

Vous le savez peut-être que lors de la venue du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC, à Montréal, en septembre 2017, le titulaire de la chaire de recherche sur le climat de l'Université Concordia et membre de l'équipe de rédaction du GIEC a donné une conférence, monsieur Damon Matthews, il a donné une conférence de presse où est-ce qu'il a donné l'heure juste sur l'urgence climatique.

Il a montré les graphiques suivants qui montrent que si nous voulons éviter de dépasser le seuil critique de réchauffement établi par la communauté scientifique internationale, l'humanité, en fait nous tous, nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre, nous devons les éliminer complètement d'ici 2026. C'est la courbe qui est ici. Si vous voyez, c'est la courbe de réduction qu'on doit effectuer si on veut respecter l'accord de Paris.

Le GIEC planche sur un deuxième scénario qui est une réduction à zéro, plus sous zéro, qui implique du captage massif de carbone d'ici 2070. Donc, ça donne l'impression que là on a du temps, parce que c'est 2070 et avec captage massif de carbone. Le problème c'est qu'on n'a pas la technologie présentement pour capter massivement du carbone et c'est comme un pari sur l'avenir. Les optimistes diront : « On n'a pas la technologie maintenant, mais on l'aura plus tard. » C'est à peu près le même pari qu'on peut faire avec la lutte contre le cancer. Ça fait 30 ans qu'on cherche et on n'a pas encore de remède. Le problème avec les changements climatiques c'est qu'on n'a pas 30 ans devant nous.

Les experts du GIEC sont arrivés à la conclusion qu'avec l'inertie actuelle, la terre s'achemine vers un réchauffement global d'environ 4 degrés d'ici à la fin du siècle. Et ça, c'est sans tenir compte des effets de la fonte des glaces. Le calcul des émissions de méthane dues à la fonte du pergélisol n'entre pas dans les calculs du GIEC. Donc, on sait déjà que c'est sous-estimé.

Comme le souligne le climatologue de renommée internationale Kevin Anderson :

« Un réchauffement de 4 degrés est incompatible avec toute représentation raisonnable d'une communauté mondiale organisée, équitable et civilisée. »

Pour se faire une idée claire du chaos qui s'avance vers nous avec la crise climatique, je vous recommande la lecture de l'ouvrage *L'Effondrement de la civilisation occidentale*, des historiens des sciences Naomie Oresques et Érik Conway. Ils ont fait le scénario de la crise décrit par les scientifiques. Et l'actualité nous donne des aperçus déjà, chaque semaine, de l'évolution de la crise à travers le monde : pénuries d'eau, destruction des forêts, perte des récoltes à cause des inondations et des sécheresses, montée des océans, submersion des côtes, désintégration des glaces polaires, destruction de la biodiversité, famines, conflits, foules de réfugiés démunis sur les routes, épidémies, et cetera.

Le terminal aéroportuaire de Montréal-Est vise à répondre à une augmentation de la demande de carburant pour avion. Dans sa documentation, le promoteur du projet mentionne que :

1260 « Tout porte à croire – je cite – que l'écart entre l'offre et la demande de carburant pour les avions continuera vraisemblablement à s'accroître avec l'augmentation du nombre de vols dans les aéroports du sud du Québec et de l'est de l'Ontario. L'entreprise prévoit satisfaire à une augmentation de la demande de carburant pour avions de l'ordre de 2 à 4 % par année. »

1265 Des collègues ont pu démontrer que c'est plus que ça, en fait, d'après les calculs de la compagnie. Donc, les calculs de la compagnie sont à vérifier de près.

1270 Le promoteur soutient du même souffle que la nouvelle infrastructure de stockage de carburant n'aurait pas d'incidence sur les gaz à effet de serre, parce que la hausse de consommation d'essence aurait lieu de toute façon. C'était mentionné en note en bas de page quelque part dans la documentation.

1275 Nous avons déjà rencontré ce genre d'argument avec le projet de pipeline Énergie Est. Nous savons que cette affirmation est fausse. Lorsqu'on veut éradiquer une plante nuisible, on ne construit pas un système performant pour mieux l'alimenter. Une croissance de la consommation de produits pétroliers pour l'aviation de 2 à 4% par année serait tout simplement catastrophique dans la situation d'urgence climatique dans laquelle nous sommes. Considérons les effets cumulatifs de cette augmentation dans une atmosphère déjà saturée de gaz à effet de serre.

1280 Considérons que cette logique d'accroissement des transports aériens n'est pas génératrice d'ordre social et de richesse, mais bien de chaos. Le chaos généralisé, infiniment plus grave que la désorganisation temporaire que pourrait créer une baisse du transport aérien.

1285 Encore plus d'avions dans le ciel qui brûlent encore plus de kérosène est contraire à l'ordre nouveau que nous devons instaurer si nous souhaitons que notre civilisation ait une chance de durer.

1290 Nous possédons la connaissance scientifique pour réaliser ce tournant dans nos consciences, pour adapter nos décisions et nos orientations, parce que nous voulons désormais un développement viable. Parce que la croissance économique qui externalise les coûts de la destruction écologique n'est plus le but recherché dans le développement de notre culture.

1295 Nous avons la responsabilité de n'accepter que les projets industriels qui favorisent la préservation de nos écosystèmes et notre survie comme espèce ainsi que celle de toute la biodiversité.

Nous devons décarboniser l'économie. C'est en raison de cette logique de décarbonisation de l'économie que nous avons le devoir de refuser ce qui va faciliter l'émission d'encore plus de carbone dans l'atmosphère.

En tant qu'être humain, en tant qu'adultes responsables, conscients et informés de la réalité à laquelle nous sommes confrontés en 2018, alors que le chaos économique, écologique et climatique est déjà le quotidien des populations à travers le monde, nous avons le devoir de refuser de nous soumettre à l'ordre économique ancien qui opère dans une logique de concurrence et sans égard pour les limites écologiques de la planète. Nous n'avons plus le droit de dissocier la satisfaction des intérêts d'une portion de la population de l'impact global pour l'ensemble des êtres de la biosphère.

Nous devons accomplir une révolution. Nous devons affirmer ce besoin impératif de la décarbonisation de notre économie comme une révolution du bon sens, un tournant vers l'intelligence de notre espèce, quels que soient les cadres qui régissent notre statut social, professionnel ou hiérarchique. Chaque humain que nous sommes doit répondre à cette exigence de responsabilité commune face à la menace qui nous concerne tous ainsi que les générations à venir.

Lors du 20^e siècle, des travailleurs et travailleuses dans l'exercice de leur fonction ont participé à des génocides – la Shoah est peut-être le plus connu – pour obéir aux ordres qui ont été donnés. Les connaissances que nous avons aujourd'hui de l'esprit humain nous permettent d'apprendre de ces épisodes sombres de notre histoire. Dorénavant, nous savons qu'il faut désobéir aux ordres qui vont à l'encontre de notre sens moral et des limites de la biosphère.

Si nous voulons que la génération de nos enfants profite d'un environnement répondant à ses besoins élémentaires d'alimentation et de sécurité, le transport aérien est appelé à décroître rapidement. Je dirais radicalement. C'est à cette loi de la physique de l'atmosphère que nos décisions doivent répondre.

Il n'y a pas de négociations possibles avec le climat. C'est à nous d'adapter nos comportements si nous voulons durer sur cette petite planète. Et la responsabilité de notre génération est entière parce que nous sommes à un tournant de l'anthropocène. Il n'y a pas de retour en arrière possible. Les scientifiques nous disent que ce que nous faisons aujourd'hui pour contrôler la crise climatique comptera plus que tout ce que nous pourrons faire au cours des 10 000 prochaines années. C'est maintenant qu'il faut éliminer nos gaz à effet de serre, pendant qu'il est encore possible d'éviter un emballement irréversible du réchauffement de la Terre. Dans 10 ans, il sera trop tard. Après le dépassement d'un certain seuil de réchauffement, on n'a plus la moindre prise sur l'augmentation des températures.

Je veux dire, on n'aura plus la moindre prise, autrement dit, plus de possibilité de contrôler l'augmentation des températures.

1340 Deuxième question c'est : Comment le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est s'inscrit-il dans une stratégie d'adaptation aux changements climatiques?

1345 Peut-être savez-vous qu'à l'aéroport de Washington en 2012, le transport aérien a été perturbé par une canicule extrême qui a cloué des avions au sol, le train d'atterrissage s'enfonçant dans l'asphalte ramolli par la chaleur. Si nous ne réussissons pas à décarboniser rapidement notre économie, ce genre d'événement lié à un événement climatique extrême est appelé à devenir la norme aux alentours de 2030. Déjà en Inde, les épisodes de canicules rendent les routes impraticables. Comment le projet de CIAM s'inscrit-il dans cette perspective, alors que tous les transports seront appelés à décroître?

1355 Mais les canicules ne sont pas seules en cause. Nous savons aujourd'hui que la fonte des glaces arctiques perturbe le courant du Gulf Stream qui fait diminuer l'action de la pompe océanique qui opérait un brassage des eaux froides et chaudes tout au long des Amériques, tempérant ainsi le climat des deux hémisphères. Ce ralentissement du Gulf Stream et de la pompe océanique dû aux changements climatiques entraîne une polarisation du chaud et du froid génératrice de perturbations climatiques, météorologiques. Les tempêtes, cyclones, ouragans d'une intensité sans précédent vont se multiplier dans l'Atlantique Nord.

1360 Le fleuve Saint-Laurent est un corridor de vent et ses berges subissent une érosion intense avec l'augmentation de la violence des tempêtes et la diminution du couvert de glace en hiver. Ce phénomène conjugué avec la montée du niveau des eaux due à la fonte du Groenland et de la calotte glaciaire arctique rend les berges du fleuve encore plus vulnérables. Une étude récente d'une équipe de chercheurs internationalement reconnus menée par James Hanson, montre que la fonte de l'Arctique est beaucoup plus rapide que prévu. Plusieurs mètres d'élévation sont possibles et attendus au cours de ce siècle.

1370 Nous avons vu récemment des tempêtes emporter des tronçons de route en Gaspésie. De même, des inondations ont presque submergé l'autoroute 40 près du lac Saint-Pierre au printemps 2017. Nous voyons déjà ces phénomènes météorologiques extrêmes s'intensifier et se multiplier. Les observations sur le terrain montrent des transformations toujours plus rapides que ce qu'avaient prédit les modèles scientifiques.

Nous savons que les territoires en bordure du fleuve de la région montréalaise seront inondés au cours des prochaines décennies. Sur quelle vision à long terme repose le projet de terminal de CIAM? Comment les installations de CIAM résisteront-elles aux super ouragans? Qui nettoiera les dégâts lorsque l'eau avancera? Quelles seront les conséquences sur les sources d'eau potable puisées dans le fleuve? Faut-il reléguer ce risque à la génération qui nous suit? Est-il moralement acceptable de ne pas tenir compte de ces boucles de rétroactions positives liées à la fonte de la glace, la montée des niveaux des eaux et les super tempêtes prédites par les scientifiques?

CIAM veut connecter ses réservoirs à un pipeline qui les reliera à un vieil oléoduc, Trans-Nord, qui a connu de nombreux incidents depuis 2010 et dont deux commissaires de l'Office national de l'énergie ont recommandé la fermeture. Qu'est-ce qui justifie cette connexion avec une infrastructure aussi vétuste vouée à briser? Comment pourra-t-on réparer la contamination des sources d'eau potable et des terres alors que les probabilités d'accidents pour ces infrastructures sont décuplées par des événements climatiques extrêmes, comme des inondations, des glissements de terrain, les secousses sismiques, l'érosion due à l'humidité accrue? Tous des phénomènes qu'on voit présentement. Combien d'accidents faudra-t-il subir avant de commencer à agir de façon sécuritaire? Est-il moralement acceptable de risquer de polluer la source d'eau potable de millions de Québécois et Québécoises tout en continuant d'ignorer la crise climatique?

En conclusion, les Japonais ont cru en leur technologie en construisant le complexe nucléaire Fukushima au bord de l'eau. Ils n'avaient pas prévu la violence de la nature qui a commis l'irréparable. Contrairement aux Japonais, nous savons aujourd'hui que le projet de construction de ce terminal de CIAM est tout, sauf sécuritaire. C'est un projet qui s'inscrit dans une logique économique perverse que nous savons au bord de l'effondrement. C'est une logique économique totalitaire qui enferme l'humanité dans un dérèglement climatique qui rend notre monde inhabitable.

Les perspectives économiques et écologiques pour un avenir viable et civilisé ne justifient pas la construction de ce terminal de carburant aéroportuaire. La décarbonisation de notre économie est un objectif qui doit avoir préséance dans tout projet de développement industriel.

La construction de réservoirs de carburant en bordure du fleuve pose un risque inutile et inacceptable à l'écosystème du Saint-Laurent et à la population québécoise dans le contexte de perturbations météorologiques d'une violence sans précédent d'inondations et d'érosion accrue des berges.

Dans le contexte des changements climatiques, nous ne pouvons plus agir comme avant. Nous devons réaliser que l'ère du pétrole est révolue. Les gouvernements, les administrations, les entreprises qui refuseraient cette réalité nouvelle feraient preuve de bêtise et de négligence criminelle. Même si la pression est forte pour perpétuer les modèles économiques et industriels et les groupes d'intérêts qui leur sont associés depuis le siècle dernier, nous devons avoir l'intelligence

1415 de réagir avec force pour vaincre l'inertie de ce système. Parce que la vie et la civilisation sont possibles en dehors des cadres économiques qui détruisent la vie et la civilisation. Il faut reboiser les rives du Saint-Laurent, démonter les réservoirs pétroliers, décontaminer les terrains le long des berges. Il faut redonner l'accès au fleuve aux Montréalais et Montréalaises. Il faut dire non au projet de terminal aéroportuaire de Montréal-Est.

1420 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation. Alors, quelques questions, Monsieur Haemmerli?

1425 **LE COMMISSAIRE :**

Bien, Madame Morand, je vais poser la même question que j'ai posée à d'autres avant vous cet après-midi puis ce soir. Je vais essayer d'être plus délicat que la fois précédente. Il y a quatre comités qui signent le mémoire. Alors, je vais vous demander qui êtes-vous, qui sont ces comités?

1430 **Mme LOUISE MORAND :**

1435 Il y a au-delà de 130 comités de citoyens au Québec qui ont été formés lors du projet... ça a commencé avec le projet de développement de gaz de schiste dans la vallée du Richelieu où est-ce qu'il y a eu les premiers comités de citoyens qui se sont formés pour résister à cette industrie-là.

1440 Et après ça, il y a eu le projet Énergie Est où il y a d'autres comités qui se sont formés pour lutter contre ces projets-là. Et il y a toute une organisation qui s'est mise en place avec des comités d'experts, le collectif scientifique sur le gaz de schiste. Il y a des juristes, il y a des géologues. Il y a des hydrologues, des biologistes donc qui conseillent les comités. On travaille en réseau et on fait une veille pour tout ce qui est information concernant la tension énergétique, les projets d'hydrocarbure et les changements climatiques.

LE COMMISSAIRE :

1445 Merci. Les comités qui ont signé ça, c'est des citoyens de l'Assomption, Repentigny, Saint-Sulpice et l'Épiphanie?

Mme LOUISE MORAND :

1450 Oui. Alors, on est regroupé par région. Donc, ce sont des comités de la région de la MRC de l'Assomption.

LE COMMISSAIRE :

1455 D'accord. Plus délicat, maintenant. Moi, j'ai fait une lecture qui est – comment je pourrais dire ça? Je vois une représentation un peu apocalyptique et vous dites beaucoup : il ne faut pas, il ne faut pas, il ne faut pas.

Mme LOUISE MORAND :

1460 Oui.

LE COMMISSAIRE :

1465 Maintenant, l'autre bord, c'est vos solutions.

Mme LOUISE MORAND :

1470 Alors, des solutions il y en a plein. Allez lire le manifeste, le dialogue pour un Canada vert, par exemple. Alors, 80 universitaires canadiens se sont réunis à l'époque où Stephan Harper ne faisait tellement rien qu'ils se sont dit : « Nous, on va évaluer, on va former un scénario de sortie de crise. » Et ces scénarios-là, il en existe pour tous les pays. Alors, ils sont arrivés à la conclusion qu'en 10 ans, le Canada au complet pourrait être alimenté à 100 % en énergie renouvelable.

1475 Alors, c'est sûr qu'il faut modifier nos façons de faire. Il faut arrêter de prendre l'avion. Il faut arrêter de brûler des hydrocarbures. Et il faut s'informer sur les alternatives. Alors, c'est sûr qu'à la base, il faut décroître, il faut arrêter de croître.

1480 Alors, à chaque fois qu'on s'en va vers une croissance davantage de consommation, davantage d'émissions, davantage de transport, on va dans le mauvais sens. Il faut aller vers une décroissance radicale. On le sait maintenant qu'il n'y aura pas de transition énergétique. La transition énergétique n'a pas eu lieu. On va subir de plein fouet les impacts des changements climatiques. Il y a un climatologue de l'Université de Rimouski, monsieur... attendez, qui a écrit : « Est-il trop tard? » Un spécialiste de la crise climatique.

1485

LE COMMISSAIRE :

Pas Émilien Pelletier?

1490 **Mme LOUISE MORAND :**

Non, non. Mais vraiment un climatologue qui dit, comme métaphore : « Présentement l'optimisme qu'on vit, c'est un peu comme une personne qui se jette en bas d'un édifice de 50 étages; rendu vis-à-vis le 6e étage, il voit ses collègues sur le balcon, puis il lui dit : jusqu'ici tout va bien. » On en est là, et on bat des bras.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

D'autres questions, Monsieur Haemmerli?

1500 **LE COMMISSAIRE :**

Non. Ça va, merci.

1505 **Mme LOUISE MORAND :**

C'est Claude Villeneuve, Claude Villeneuve.

1510 **LE COMMISSAIRE :**

Claude Villeneuve.

Mme LOUISE MORAND :

1515 Oui.

LE COMMISSAIRE :

Oui, O.K.

1520 **LE PRÉSIDENT :**

L'Université du Québec à Chicoutimi.

1525 **LE COMMISSAIRE :**

Chicoutimi.

Mme LOUISE MORAND :

Voilà.

LE COMMISSAIRE :

Pas Rimouski, O.K.

LE PRÉSIDENT :

Alors, Madame Morand, peut-être une question ou deux. Certains intervenants sont venus nous présenter des possibilités de solution comme, entre autres, utiliser des biocarburants. D'autres nous ont proposé, comme tout à l'heure, mettre des quotas en termes de voyageurs pour ce qui est des émissions de GES. J'aimerais vous entendre sur ces suggestions?

Mme LOUISE MORAND :

Oui. La question des quotas, ça a été repris par plusieurs personnes qui parlent de ça puis c'est une avenue qui est quand même censée. Alors, on pourrait mettre des quotas de carbone, un peu comme chaque citoyen du Québec recevrait une carte où il pourrait débiter ses achats de carburant. Et tout simplement, les personnes qui ne consomment peu ou pas pourraient revendre leur quota inutilisé. Donc, ça encourageait à diminuer la consommation et donc, ça permettrait aux gens qui ne consomment pas de s'enrichir. Et ceux qui consomment paieraient. Il y a toutes sortes de solutions.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Là, évidemment, vous parlez dans un contexte beaucoup plus global d'utilisation de produits pétroliers ou strictement au regard de la problématique de l'aviation?

Mme LOUISE MORAND :

Bien, écoutez, l'aviation c'est une problématique. C'est sûr que c'est tous les transports. C'est les émissions de gaz à effet de serre.

Si vous vous intéressez à la question des quotas, il y a un directeur de centre de recherche en Alberta qui a écrit un livre qui s'appelle *After the Sands*. Qu'est-ce qu'on peut faire après les sables bitumineux? On peut arrêter de dépendre des sables bitumineux. Et puis, là, il exprime cette vision-là des quotas pour dire : « Il faut décarboniser. Il faut décarboniser de toutes les façons. » Et

c'est une plaie que l'aviation ne soit pas comptabilisée. Les émissions de l'aviation ne sont pas comptabilisées.

LE PRÉSIDENT :

Puis pour ce qui est de l'utilisation des biocarburants, considérez-vous que c'est une solution?

Mme LOUISE MORAND :

Ce n'est pas la solution. Je pense que les biocarburants émettent quand même des gaz à effet de serre et il faut sortir de l'auto-individuel, il faut aller vers le transport collectif, électrifié.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, merci beaucoup de votre présentation. Merci beaucoup d'avoir répondu à nos questions, Madame.

Mme LOUISE MORAND :

Merci.

M. SIMON DUBOIS

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais maintenant, monsieur Simon Dubois, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Dubois.

M. SIMON DUBOIS :

Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vois que vous avez fait un effort de synthèse. Alors, 15 minutes.

M. SIMON DUBOIS :

Oui. Ça va prendre moins que ça.

LE PRÉSIDENT :

1610 Je le suppose. Alors nous pourrions échanger éventuellement. Alors, nous vous écoutons.

M. SIMON DUBOIS :

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE (DM10)

1615

LE PRÉSIDENT :

1620 Merci de votre présentation. Peut-être une précision. Dans la première page de votre mémoire, vous dites : « La mise en place d'une infrastructure projetée par le promoteur CIAM aura un impact sur les réalités aussi variées que, pour n'en nommer que quelques-unes... »

Et vous faites la nomenclature de différentes catastrophes climatiques.

1625 Alors, ce que je comprends c'est une contribution éventuelle de ce projet-là aux éventuels événements que vous soulignez, ou vous attribuez l'ensemble des événements à la réalisation du projet? Est-ce que vous liez directement la réalisation du projet à ces événements ou c'est, comment dire, un facteur contributif?

M. SIMON DUBOIS :

1630

C'est un facteur contributif.

LE PRÉSIDENT :

1635 D'accord. Alors, une question, Monsieur Haemmerli? Ça va aller. Merci beaucoup, Monsieur Dubois, de venir nous présenter votre propos, d'avoir répondu à nos questions.

Alors, la Commission va prendre une nouvelle pause de 15 minutes. Nous allons vous revenir avec la présentation des autres mémoires.

1640

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1645

REPRISE DE LA SÉANCE
Mme LUCIE MASSÉ

1650 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais les gens à prendre place, s'il vous plaît. Alors, j'inviterais maintenant madame Lucie Massé pour Action Environnement Basses-Laurentides, s'il vous plaît.

1655 Alors, bonsoir Madame Massé.

Mme LUCIE MASSÉ :

1660 Bonsoir à tous, bonsoir, Monsieur le président, bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Juste un instant que je me démêle dans mes papiers, je m'excuse.

1665 **Mme LUCIE MASSÉ :**

Tant que ça ne compte pas dans mon 15 minutes, c'est correct.

LE PRÉSIDENT :

1670 Non, Madame, ça ne comptera pas dans votre... je prends ça sur mon temps.

Mme LUCIE MASSÉ :

1675 Parce que je me suis pratiquée pour arriver dans le 15 minutes.

LE PRÉSIDENT :

1680 Alors, écoutez, c'est ça. Bien, vous le savez très bien, 15 minutes. J'ai mis la main sur votre mémoire, qu'on a lu, alors, éventuellement, on aura peut-être des questions à vous poser après votre présentation, la parole est à vous.

Mme LUCIE MASSÉ :

1685 Merci. Bonsoir, merci beaucoup de nous donner la possibilité de participer au BAPE; merci au personnel aussi du BAPE qui a été très efficace.

Alors, je suis Lucie Massé et je vis à Oka et je représente ce soir les citoyens d'Action Environnement Basses-Laurentides.

Le projet de CIAM entraînerait un accroissement du transport d'hydrocarbures pour fournir, en carburant d'avion, trois aéroports : Montréal-Trudeau, Ottawa et Toronto. Les chiffres fournis par CIAM démontrent que l'Ontario consommerait davantage de carburant que le Québec. Voici : ça, c'est une carte du tracé de Pipeline Trans-Nord; en couleur orange, on voit que c'est le tracé, alors j'ai eu l'autorisation de Trans-Nord pour copier et présenter cette carte aux audiences du BAPE.

Trans-Nord est concernée par le projet actuel. Construit en 1952, il transporte du carburant d'avion et autres hydrocarbures. Trans-Nord traverse, comme on peut le voir sur la carte, Montréal, la rivière des Prairies, Laval, la rivière des Mille-Îles, la MRC Thérèse-de-Blainville, la MRC de Deux-Montagnes, le lac des Deux-Montagnes à Oka et la MRC Vaudreuil-Soulanges.

CIAM veut construire huit réservoirs, c'est ça, et un pipeline de 7 km qu'il raccorderait à Trans-Nord. Les installations du promoteur seraient situées à Montréal-Est, près du fleuve et des habitations.

Alors, voici une carte que j'ai copiée à partir du site du BAPE. Le pointillé noir indique le tracé du pipeline de 7 km, le rectangle rose – bien, là, on ne le voit pas rose, mais plutôt couleur raisin, là – indique le site de la connexion avec Trans-Nord. Le carburant arriverait par pétrolier au port de Montréal, il serait stocké dans les huit réservoirs d'une capacité de 160 millions de litres. On voit où ça va être stocké, c'est le petit encadré jaune citron, là, mais celui qui est plus grand.

Voici comment se ferait l'organisation du transport de carburant. Québec-Montréal, par pétrolier; Montréal-Toronto, par barge sur le fleuve et par wagons-citernes; Montréal-Ottawa, par camions-citernes.

Je reviens à la carte de Trans-Nord. De Montréal-Est à Montréal-Trudeau, le transport se ferait par pipeline, par le pipeline de 7 km raccordé à Trans-Nord qui se rend déjà à Montréal-Trudeau. C'est l'avion, on le voit en bas, là, il y a un petit avion bleu sur la carte. Et s'il survenait une fermeture temporaire de Trans-Nord, CIAM a dit que son seul moyen de transport à Montréal-Trudeau serait par camions-citernes.

Monsieur le président, vous avez posé la question : « Pourquoi ne pas utiliser Trans-Nord jusqu'à Toronto? » Et CIAM a répondu : « Parce qu'il n'y a pas de place. »

1725 Alors, notre prétention c'est qu'une fois que le pipeline de 7 km aura été raccordé à Trans-Nord, CIAM aurait la possibilité de diriger son carburant à Toronto. Du fait qu'il soit possible que CIAM transporte son carburant par Trans-Nord jusqu'à Toronto, le territoire, il nous apparaît que le territoire du grand Montréal est concerné.

1730 Les traversées des trois grandes rivières impliquent les conduites les plus anciennes de Trans-Nord. Comme d'autres l'ont dit, Trans-Nord a fait l'objet de multiples ordonnances de sécurité par l'Office national de l'énergie. En 2016, deux membres de l'ONÉ ont estimé que Trans-Nord liant Montréal et – je ne sais pas si on dit Nanticoke ou « Nanticock », en tout cas – au sud de Toronto devrait être complètement fermé de façon temporaire. Après quoi, la MRC de Deux-Montagnes a demandé à l'ONÉ de suspendre l'exploitation de Trans-Nord et de faire respecter ces ordonnances.

1740 Une question qui a été posée au BAPE, du BAPE qui a été posée à l'ONÉ : « Comment l'Office détermine-t-il qu'un pipeline a atteint la fin de sa durée de vie? » La réponse de l'ONÉ : « Il en revient à la société réglementée et non à l'Office de déterminer le moment où un pipeline a atteint la fin de sa durée de vie utile. »

1745 Autre question du BAPE, mais cette fois-ci à Trans-Nord : « Quelle est généralement la durée de vie utile de ce type de pipeline en fonction des conditions du milieu d'implantation? » La réponse : « Étant entretenu adéquatement, la durée de vie de notre pipeline est illimitée. »

1750 Selon une étude de Polytechnique en 2015, les rivières des Mille-Îles et des Outaouais sont considérées en haut risque : glissement de terrain, rupture possible d'un barrage en amont – Carillon – crue et inondations, tremblement de terre sont autant de risques mentionnés qui menacent l'intégrité du pipeline.

1755 L'Institut national de la santé publique du Québec a dressé, en 2015, un portrait des risques à la santé humaine lorsque survient un déversement ou une fuite d'hydrocarbures gaziers et pétroliers. Les symptômes possibles chez les populations riveraines exposées sont : céphalées, irritations aux yeux, à la gorge, à la peau, aux voies respiratoires; irritabilité, fièvre fatigue, nausées, vomissements. Des anomalies hématologiques, hépatiques, rénales, respiratoires, de même que de certaines fonctions neurologiques ont aussi été notées au sein des populations exposées et chez les travailleurs.

1760 En 2015, un rapport d'expert commandé par la MRC D'Autray indique que lors d'un déversement, des gaz d'hydrogène sulfuré peuvent être libérés dans l'air. Le sulfure d'hydrogène peut causer une irritation, une insuffisance respiratoire, le coma et la mort. L'exposition à long terme au benzène et aux hydrocarbures peut être cancérigène. En cas d'incendie ou d'explosion, les conséquences peuvent aller jusqu'à la possibilité de mortalité.

1765 Question du BAPE que monsieur le président a posée au docteur Stéphane Perron, médecin
de la Direction de la santé publique de Montréal. Alors, je lis sa réponse de façon complète, là :
« Alors, le secteur de Montréal-Est est fortement industrialisé, est-ce que vous avez... » Non, ça,
c'est votre question, pardon : « Alors, le secteur de Montréal-Est est fortement industrialisé, est-ce
1770 que vous avez des études qui permettent de broser un portrait général de la santé de la
population? »

Voici la réponse du docteur Perron :

1775 « Il y a une inquiétude qui revient souvent auprès des résidents de Montréal-Est, en fait de
tout l'est de Montréal; c'est au niveau de la santé respiratoire que les gens, surtout les enfants, ont
plus de problèmes de santé respiratoire. On a fait des études, de 2000 à 2007, qui démontraient
qu'effectivement, il y avait, par rapport à l'ensemble de Montréal, des problèmes de santé
respiratoire. Une des questions qui revient souvent au niveau de la qualité de l'air des industries, à
Montréal comme partout ailleurs dans les régions urbaines, c'est l'enjeu relié à la qualité de l'air.
1780 Puis ça s'explique aussi à Montréal-Est et à Montréal tout court. C'est plus en lien avec le transport.
Donc, ceux qui vivent proches des autoroutes, ceux qui vivent collés sur les voies rapides ont plus
d'expositions à des problèmes de qualité de l'air et ça, ça s'applique tant aux gens de Montréal-Est
qu'aux gens qui vivent au bord de l'échangeur Turcot. Ça, on l'a bien documenté aussi. Ce qu'on
voit aussi, c'est une augmentation des problèmes de santé respiratoire et une augmentation des
1785 problèmes de santé cardiaque. »

Fin de la citation.

1790 Peut-on, moralement, continuer à hypothéquer la santé et la vie des humains vivant à
Montréal pour satisfaire aux besoins de consommation de carburant d'avion? Qui plus est, pour
l'Ontario qui aurait une consommation quatre fois plus élevée que celle du Québec, si j'ai bien
compris les chiffres.

1795 Le dernier inventaire des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre touchant
l'ensemble des activités portuaires du port de Montréal a été réalisé par Transports Canada en
2010. Les résultats de l'inventaire de 2017 seront disponibles au printemps 2018. Le BAPE serait
bien avisé d'inclure cet inventaire 2017 dans son rapport à la ministre, à être déposé le 22 mai 2018
au Conseil des ministres.

1800 En cas d'une importante rupture de Trans-Nord à Oka, ce sont potentiellement 25 stations de
purification d'eau de la grande région de Montréal qui pourraient être affectées. Trois millions de
personnes qui pourraient être touchées en quelques heures.

1805 Selon une étude des enseignants du Centre national de formation en traitement de l'eau, la majorité des stations de purification ne sont pas équipées de senseurs pour détecter la présence d'hydrocarbures et ne sont pas conçues pour les éliminer. Elles sont vulnérables.

1810 Selon cette même étude, il n'y a pas de plan B réaliste en cas de déversement majeur. Comme mesures d'urgence et de précaution, il faut interrompre l'alimentation en eau, c'est-à-dire fermer les usines et trouver des sources d'eau alternatives. Une telle situation pourrait causer un état de crise pour fournir de l'eau potable aux collectivités.

1815 Les plans d'urgence des municipalités et des villes riveraines concernées sont-ils adéquats pour faire face à un déversement d'hydrocarbures et sont-ils mis à jour? Le ministère de la Sécurité publique estime que 30 % des municipalités du Québec possèdent un plan d'urgence à jour. Peut-on fermer les usines de purification de l'eau pendant plusieurs jours? Comment allons-nous approvisionner les populations? Hôpitaux, écoles, industries, commerces, systèmes et systèmes de lutte contre les incendies? Avons-nous des sources d'eau alternatives? Quels seraient les procédés de distribution d'eau potable? Qu'en sera-t-il pour la remise en état des usines de traitement de l'eau?

1820 La situation est à ce point sérieuse que la Communauté métropolitaine de Montréal a confié, en août 2017, le mandat à un groupe de travail – et je cite le mandat :

1825 « D'identifier des mesures additionnelles permettant la production et la distribution d'eau potable à l'échelle métropolitaine au-delà d'une période de 12 à 16 heures, advenant un déversement de produits pétroliers dans les cours d'eau limitrophes du grand Montréal affectant les prises d'eau potable existantes. »

1830 Fin de la citation.

1835 Les recommandations de ce groupe sont attendues pour la fin juin 2018. Nous exhortons la ministre à prendre en considération les recommandations de ce groupe de travail de la CMM et les avis des enseignants du Centre national de formation en traitement de l'eau.

1840 Selon les experts de l'Institut de Sciences de la mer à Rimouski, l'ISMER, on en parlait tantôt, en présence de glaces dans les eaux du golf Saint-Laurent, rien ne pourrait être fait pour contenir ou nettoyer la nappe de pétrole. Entre guillemets, je cite monsieur Émilien Pelletier : « Les difficultés d'intervention seraient pour ainsi dire insurmontables », affirme monsieur Émilien Pelletier, spécialiste de l'océanographie chimique et de l'écotoxicologie. Il importe donc que les avis des experts de l'ISMER soient pris en considération par le BAPE et par la ministre.

1845 Hormis un scénario d'incendie à proximité d'un réservoir de carburant d'avion de CIAM, aucune autre modélisation des pires scénarios n'a été présentée. Par exemple, on est à côté du fleuve, inondation, séisme, attentat, explosion. L'actuel projet, a-t-il fait l'objet d'une information suffisante afin de favoriser la participation publique des municipalités et citoyens concernés du grand Montréal?

1850 Dans son étude d'impact, le promoteur écrit, je cite : « Aucune communauté autochtone n'est située dans la zone d'étude du projet ou à proximité de celle-ci. » Je termine, donc je ferme la citation. Québec, comme Ottawa, reconnaissent l'obligation de consulter les communautés autochtones et de les accommoder lorsqu'ils ont connaissance d'un droit ancestral. Du fait des revendications territoriales connues dans le grand Montréal, il nous apparaît que les Mohawks de Kanesatake et de Kahnawake devraient être consultés.

1855 Le promoteur prévoit la création de 20 emplois permanents dans l'est de Montréal et de 17 millions de revenus en taxes municipales sur 45 ans. En cas de déversement majeur d'hydrocarbures dans les cours d'eau de Montréal, il pourrait survenir une crise coûteuse, probablement plus coûteuse.

1860 Le déversement de pétrole à Lac-Mégantic serait l'un des pires déversements terrestres survenus en Amérique du Nord. Près de 5,7 millions de litres de pétrole ont été déversés dans l'environnement. En raison de la contamination subséquente de la rivière Chaudière, Lévis, la Ville de Lévis a dû mettre en place une prise d'eau temporaire, et jusqu'ici, la facture se serait élevée à 4,6 millions.

1865 Un déversement majeur d'hydrocarbures mettrait en péril les effets bénéfiques des lois du Québec sur la protection de l'eau. Un déversement majeur pourrait anéantir les investissements consentis par les Québécois, par tous les Québécois, pour assurer la protection de l'eau potable.

1870 Alors, je conclus. S'il est important d'alimenter en produits pétroliers l'aéroport de Montréal, la raison nous oblige à conclure qu'il est encore plus vital de préserver l'environnement du grand Montréal et l'eau potable de millions de personnes. L'eau n'est pas un luxe; l'eau est un bien collectif limité, qui ne doit pas être sacrifié pour l'enrichissement des entreprises ou pour le bon plaisir de quiconque. Nous sommes dépositaires de l'eau, nous demandons à la ministre Isabelle Melançon de rejeter ce projet.

1875 Merci de m'avoir entendue et d'avoir entendu Action Environnement Basses-Laurentides.

1880

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de votre présentation, Madame Massé. Alors, on comprend que votre préoccupation porte pour beaucoup sur le transport comme tel.

1885

Mme LUCIE MASSÉ :

Par pipeline.

1890

LE PRÉSIDENT :

Par pipeline.

Mme LUCIE MASSÉ :

1895

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1900

Pour vous, est-ce qu'il y aurait des alternatives à l'utilisation d'un pipeline pour l'approvisionnement de l'aéroport?

Mme LUCIE MASSÉ :

1905

Eh bien, qu'on n'en utilise de moins en moins, Monsieur le commissaire. Qu'on utilise de moins en moins de pétrole.

LE PRÉSIDENT :

1910

Donc, la réduction, la solution serait la réduction, pour vous.

Mme LUCIE MASSÉ :

1915

La réduction. Trans-Nord – voyez-vous, Monsieur, moi, j'habite à Oka depuis 42 ans et depuis que je suis consciente du risque de déversement de pétrole à Oka, spécifiquement, mais ce n'est pas seulement à Oka, ça concerne tout le grand Montréal. On l'a vu tantôt que Trans-Nord traverse la rivière des Prairies, la rivière des Mille-Îles, le lac des Deux-Montagnes et de multiples ruisseaux, et depuis que je suis consciente de ça, à chaque matin que j'ouvre mon robinet, j'y pense. Parce que nous, nos puits, on est alimentés, le secteur où j'habite, par les puits du parc d'Oka, le parc

1920 national d'Oka, on a une eau de qualité extraordinaire, et le pipeline Trans-Nord passe juste à côté des puits.

1925 Imaginez-vous l'hiver – tantôt j'ai parlé de monsieur Pelletier, d'Émilien Pelletier, je l'ai entendu à Rivière-du-Loup lorsqu'il y a eu le dossier du port de Cacouna, j'étais là. Et s'il y avait un déversement de glace l'hiver... je regarde au parc d'Oka, le pipeline Trans-Nord, il sort à la Pointe-aux-Bleuets. Si vous ne savez pas ce que c'est, Pointe-aux-Bleuets, là, il va falloir que vous mettiez vos raquettes en tabarouette pour vous rendre là l'hiver. En plus de ça, le parc est fermé la nuit. Les barrières sont fermées bien dures. Donc, ça prendrait quelqu'un qui s'en aperçoive, si c'est l'hiver sous la glace, la nuit, un soir de tempête de verglas ou de n'importe quoi, ou même en temps ordinaire la nuit, l'hiver. Ça va peut-être être un pêcheur sur la glace qui va dire : « Oh, tabarnouche! La perchaude, elle sent bizarre, là. »

1930 Alors, voyez-vous, c'est ça. On vit avec cette réalité-là et il n'y a pas juste Trans-Nord, il y a Enbridge qui n'est pas loin. Là, on vient de « ouf! » échapper à Enbridge, à Énergie Est, pardon, mais ça continue. Vous comprenez que si CIAM peut utiliser Trans-Nord, il va l'utiliser, d'ailleurs, là. Mais s'il peut l'utiliser, Trans-Nord – je n'en veux pas à personne, là, mais s'il peut l'utiliser, il va l'utiliser. Alors, le grand Montréal est concerné, ce n'est pas juste Montréal-Est qui est concernée.

1935 Et l'autre élément – ah, je n'ai pas répondu... là, j'ai répondu à votre question, mais j'ai débordé. Excusez-moi.

1940 **LE PRÉSIDENT :**

Merci de votre réponse.

1945 **Mme LUCIE MASSÉ :**

Parfait.

1950 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, écoutez, peut-être passer la parole à mon collègue, mais je préciserai ma question.

LE COMMISSAIRE :

1955 Bon. Je vais vous dire ce que j'ai dit à plusieurs participants cet après-midi, Madame Massé.

Mme LUCIE MASSÉ :

« Qui êtes-vous? »

1960

LE COMMISSAIRE :

Non. Oui, mais ça vient aussi après. Mais vous en dites quand même pas mal dans le même... O.K., bien, on va clarifier celle-là. Vous dites représenter des gens du grand Montréal et des Basses-Laurentides.

1965

Mme LUCIE MASSÉ :

Bien, le grand Montréal... oui?

1970

LE COMMISSAIRE :

Comment vous êtes-vous regroupés? Comment, qu'est-ce qui fait que ces gens-là sont ensemble dans un groupe d'intérêt à défendre cette cause-là?

1975

Mme LUCIE MASSÉ :

C'est la conscience qu'on a de cette situation-là et les gens se sont regroupés, je dirais, spontanément. Ça a été des formations spontanées de gens qui se sont rencontrés lorsqu'il y a eu, par exemple, les portes ouvertes d'Énergie Est. On a rencontré des gens et autres et autres et autres, et finalement, on a fini par se regrouper dans des mouvements citoyens, dans des mouvements citoyens, mais on est des bénévoles, on s'entend, là. On n'est pas un groupement enregistré. Vous ne trouverez pas notre nom sur la liste du registre du gouvernement du Québec, là.

1980

1985

LE COMMISSAIRE :

Non, non, mais c'est un contexte que je connais bien...

1990

Mme LUCIE MASSÉ :

C'est ça. Oui.

LE COMMISSAIRE :

1995

... que j'ai déjà pratiqué dans une vie antérieure.

Mme LUCIE MASSÉ :

Bravo.

LE COMMISSAIRE :

Ce que je voulais vous dire, que j'ai dit à plusieurs personnes cet après-midi, c'est plus, quand même qu'on suit votre demande puis qu'on envoie le message que le projet ne se fasse pas ou que pour d'autres raisons il ne se fasse pas, le tuyau est quand même plein puis votre problème reste entier.

Mme LUCIE MASSÉ :

Oui, c'est vrai. Mais le jour où il ne sera peut-être plus plein, bien, on n'en rajoutera pas, parce que c'est quand même un pipeline qui a 65 ans, Monsieur.

LE COMMISSAIRE :

Oui, oui. Non, non, mais les faits, je les sais.

Mme LUCIE MASSÉ :

Vous les savez, oui.

LE COMMISSAIRE :

Mais ce que je voulais savoir c'est est-ce que vous avez d'autres éléments éventuellement à nous signifier ou à... parce que dans le fond...

Mme LUCIE MASSÉ :

Est-ce que vous me demandez si j'ai des solutions, des idées de solutions?

LE COMMISSAIRE :

Oui, par exemple. Oui.

Mme LUCIE MASSÉ :

Bien, tantôt, je vous ai dit que notre préoccupation, comme citoyens, c'est venu de... on est venus lancer l'alerte. Ça ne veut pas dire qu'on a toutes les solutions, mais ça veut dire qu'il y a des gens qui doivent réfléchir à des solutions, pas juste à des plans d'urgence. Il faut, quand on fait de la prévention, on le sait, il faut regarder en amont des plans d'urgence pour éviter que la chose n'arrive. Alors, comment peut-on arriver à diminuer le réseau pipelinier au Québec, par exemple? Bien, c'est en diminuant notre consommation, comme l'ont apporté plusieurs personnes ici.

LE COMMISSAIRE :

J'apprécie la réflexion, mais en fait, je voulais savoir qu'est-ce qu'il y avait derrière votre...

Mme LUCIE MASSÉ :

Notre mouvement citoyen?

LE COMMISSAIRE :

Non, non, mais juste derrière, plus loin que votre dernière phrase qui dit : « Nous demandons de rejeter ce projet. » Ça fait que c'est ça que j'ai fouillé un petit peu, là.

Mme LUCIE MASSÉ :

Bon, d'accord.

LE COMMISSAIRE :

Merci, Madame.

Mme LUCIE MASSÉ :

Merci, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

Alors, peut-être une dernière question, mais évidemment vous avez beaucoup fait état des risques éventuels du pipeline Trans-Nord; pour vous, comme citoyenne, c'est quoi la nature des informations que Pipeline Trans-Nord vous a communiquées quant aux risques, quant à ses mesures d'urgence ou quant à comment se comporter si on voit une fuite? Est-ce que vous avez

2075 eu de l'information de la part du promoteur en regard des accidents possibles autour de son infrastructure?

Mme LUCIE MASSÉ :

2080 Écoutez, on s'est adressés, Monsieur Bergeron, Action Environnement Basses-Laurentides a écrit plusieurs lettres. On a déjà écrit à Trans-Nord, on a écrit à l'ONÉ pour savoir comment ça se passait au niveau des plans d'urgence. Beaucoup des questions que j'ai posées ce soir – enfin, il y en avait davantage, là – et on a reçu des réponses de l'ONÉ, c'était tellement vague. Alors, on s'est adressé au premier ministre du Québec et on nous a dit qu'on nous répondrait et on n'a pas eu de réponse.

2085 Alors, vous comprenez que quand arrive un BAPE, comme aujourd'hui, je me dis : si on ne peut pas aller poser la question au BAPE, on n'a pas eu de réponse de l'ONÉ satisfaisante, on n'a pas eu de réponse du gouvernement, donc c'est la belle plateforme pour venir vous parler et c'est pertinent.

2090 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Massé, je vous remercie beaucoup de votre présentation, je vous remercie également d'avoir répondu à nos questions. Merci beaucoup.

2095 **Mme LUCIE MASSÉ :**

Très bien, merci beaucoup.

2100 _____
M. JOSEPH HUZA

2105 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Joseph Huza et madame Mélanie DesRosiers pour la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Alors, finalement, vous êtes seul.

2110 **M. JOSEPH HUZA :**

Je suis seul. Je suis un grand garçon.

LE PRÉSIDENT :

2115 Alors, ce sera monsieur Joseph Huza qui va faire la présentation. Alors, la parole est à vous, nous vous écoutons.

M. JOSEPH HUZA :

2120 Merci beaucoup, Monsieur le président, Monsieur le commissaire. Merci de nous avoir accordé le temps pour présenter notre position dans ce dossier.

 Alors, bonsoir, et évidemment je me présente, Joseph Huza, président directeur général de la Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

2125 La mission de notre Chambre est de représenter les intérêts de nos 850 membres dans les dossiers d'enjeux économiques pour assurer la croissance de notre communauté d'affaires de l'ouest de l'Île de Montréal. Notre indépendance des organismes gouvernementaux est la clé de notre succès dans l'exécution de notre mission, car nos activités sont soutenues directement par nos membres.

2130 En utilisant le réseau des autres chambres de commerce ainsi que la Fédération des chambres du commerce du Québec, de la Chambre canadienne comme outil de levier, nous travaillons en collaboration avec notre conseil d'administration, notre Comité des enjeux économiques et nos partenaires stratégiques pour appuyer les dossiers importants à la croissance de notre communauté d'affaires, tel le projet étudié à cette séance, la construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire.

2135 Notre communauté d'affaires est composée de quelque 5 000 à 10 000 entreprises, dépendant de... il y a des entreprises évidemment de fabrication et d'autres entreprises de service ou il existe quelques pôles importants, dont la métallurgie, la pharmaceutique et l'aérospatial, pour en nommer quelques-uns.

2140 La raison pour laquelle notre Chambre participe à cette séance, c'est pour exprimer l'importance et l'impact des retombées économiques pour ce projet, qu'il y aura sur la croissance des activités de l'aéroport international Montréal-Trudeau, le secteur de l'aérospatial dans l'ouest de l'Île et sans doute, pour Montréal et ses régions dans leur ensemble.

2145 Selon nous, les retombées de ce projet dans l'ouest de l'Île sont directes, car il soutiendra la croissance des activités aéroportuaires à Montréal-Trudeau et elles sont également indirectes, car cette augmentation d'activités aura un impact positif pour les fournisseurs de l'aéroport et du secteur de l'aérospatial.

Pour arriver à notre décision de vouloir participer à cette séance et de présenter notre point de vue de notre Chambre au BAPE, nous avons complété notre exercice de diligence, c'est-à-dire évidemment étudier le détail du projet, les détails du projet, excusez, de discuter avec les intervenants dans ce dossier, tels qu'Aéroports de Montréal, qui a présenté ici même ce soir, le CIAM et le Groupe FSM, et cetera, de sonder nos membres. Les résultats préliminaires, en passant, obtenus à ce sujet indiquent un appui évident envers le projet. En effet, près de 85 % affirment en faveur et seulement 15 % sont indécis, donc aucune opposition claire n'a été exprimée.

Ceci étant dit, en se fiant à d'autres sondages que nous avons effectués dans le passé sur des projets d'importance à la communauté d'affaires et des échanges avec des influenceurs clés, nous nous attendons que les résultats continueront dans cette tendance positive.

Et, aussi, pour notre diligence, nous avons présenté le dossier au conseil d'administration de la Chambre afin d'obtenir une résolution me permettant d'agir au nom de la Chambre, ses membres et de la communauté d'affaires de l'ouest de l'île de Montréal, qui a été acceptée à l'unanimité.

Notons que malgré cet exercice, la Chambre ne se présente pas comme expert-conseil en matière d'environnement ni des lois touchant à la construction de terminaux de ce genre, car en fait, nous nous fions à des experts pour assurer que ce projet répondra aux normes et lois applicables. Notre rôle principal dans cette séance est de présenter le point de vue de la communauté d'affaires de l'ouest de l'île de Montréal.

Alors, dans le mémoire, nous avons trois grands enjeux. Alors, évidemment, l'économie. Ce projet appuiera la croissance des activités aéroportuaires à Montréal-Trudeau en assurant un approvisionnement de carburant sécuritaire et fiable. Il serait un facteur important pour assurer que l'ouest de l'île ainsi que Montréal continuent de se démarquer dans le développement aéronautique. Évidemment, ce projet aura des retombées pour les fournisseurs de l'aéroport.

Quant à l'environnement, CIAM a déjà une crédibilité opérationnelle et rassure les Chambres que toutes les normes en matière de santé, de sécurité et de l'environnement seront respectées, un constat que nous avons également fait à la lecture de l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques.

À l'heure actuelle, le carburant est livré à Montréal-Trudeau par camions-citernes à partir du port de Montréal. Le but du projet est d'augmenter le ratio du volume de carburant livré via pipeline, train ou barge, et de réduire le transport par camions-citernes. Ceci sera possible par le rapprochement du point de réception des navires-citernes à Montréal, plutôt qu'uniquement à Québec, entraînant une réduction des gaz à effet de serre.

Évidemment, côté de l'environnement, le terminal sera raccordé par un pipeline qui est déjà existant.

2195 Depuis le début de cette démarche, CIAM a entretenu les séances d'information avec les citoyens et les parties prenantes – je parle maintenant du côté de la transparence –, ils ont effectué de nombreuses rencontres et des consultations et ont démontré avoir été à l'écoute des commentaires formulés pour adopter le projet.

2200 Alors, pour nous, la Chambre, en conclusion, le fait que nous discutons présentement de ce projet est la preuve que notre aéroport international développe avec succès ses opérations aériennes, qui est quand même des bonnes nouvelles pour l'économie locale, régionale et québécoise.

2205 Notre Chambre est confiante que CIAM, avec sa richesse d'expériences, complétera toutes les phases de ce projet avec les normes et réglementations élevées, telles qu'édictees par les lois existantes.

2210 La Chambre de commerce de l'Ouest-de-l'Île de Montréal appuie pleinement ce projet.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2215 Alors, merci pour votre présentation. Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

2220 Oui. Alors, dans votre conclusion écrite dont la formulation diffère quelque peu, vous nous dites que : « La Chambre est heureuse de pouvoir contribuer à l'avancement de ce projet hautement stratégique pour le positionnement de Montréal et de l'ouest de l'île », comment contribuez-vous, à part votre présence ici ce soir, là, c'est quoi, de quel ordre sont vos contributions?

M. JOSEPH HUZA :

2225 Je pense que nous, on est là pour appuyer le projet dans la communauté d'affaires et aussi de faire des propos pour évidemment parler du fait que c'est un incontournable pour l'aéroport, pour l'impact évidemment de l'économie et des opérations de l'aéroport.

2230

LE COMMISSAIRE :

Mais de façon, comment je dirais ça, très terre à terre ou très pragmatique, quel genre d'actions vous entreprenez pour en faire la promotion?

2235

M. JOSEPH HUZA :

Bien, je pense qu'on livre un peu le message, les messages clés auprès de la communauté d'affaires, l'importance du projet, alors pour l'appuyer. Il n'y a pas de... c'est sûr que nous, on n'est pas des experts dans ce projet-là, on ne peut pas vraiment se prononcer plus que l'appuyer pour des raisons économiques.

2240

LE COMMISSAIRE :

Mais, par exemple, vous avez peut-être dans votre communauté d'affaires, je ne sais pas, moi, des expertises ou des gens qui vous ont fait part de leur intérêt pour la chose ou... pas vraiment?

2245

M. JOSEPH HUZA :

On se fie, comme on dit, on est là, on présente ce soir, pas comme expert ou, tu sais, des connaissances techniques dans ce projet-là. Alors, on se fie au document qu'on a lu et aussi, on s'appuie sur la réputation et l'expertise de ceux qui sont déjà impliqués dans le dossier.

2250

LE COMMISSAIRE :

Ça va, merci.

2255

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de votre présentation, merci d'avoir répondu à nos questions.

2260

M. JOSEPH HUZA :

Merci.

2265

**M. RAYMOND MOQUIN et
M. MARC LESSARD**

2270

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Raymond Moquin du Collectif en environnement Mercier-Est. Alors, bonsoir, Monsieur Moquin.

2275

M. RAYMOND MOQUIN :

Bonsoir.

2280

LE PRÉSIDENT :

Vous allez nous présenter la personne qui vous accompagne?

M. RAYMOND MOQUIN :

2285

Avec plaisir. Monsieur Marc Lessard, membre de longue date du Collectif en environnement Mercier-Est.

LE PRÉSIDENT :

2290

Alors, 15 minutes, nous vous écoutons.

M. RAYMOND MOQUIN :

2295

Je vous remercie. Bon, tout d'abord, qui sommes-nous? Nous sommes un regroupement de citoyens et de citoyennes qui existe depuis plus de 25 ans et qui vise l'amélioration de la qualité de vie du quartier de Mercier-Est. Nous nous occupons des questions relatives à l'environnement et à l'aménagement urbain dans une perspective de développement durable. Donc, nous avons une bonne connaissance du quartier et nos prises de position sont en général respectées par les principaux interlocuteurs politiques et autres.

2300

Nous tenons à préciser que même si nous partageons les craintes exprimées par plusieurs participants ici, le but du mémoire que nous avons produit, c'est pour les impacts strictement dans le quartier de Mercier-Est. Donc, on ne déborde pas tellement des impacts immédiats qui touchent notre quartier.

2305

Donc, on va dresser un portrait du quartier Mercier-Est. Donc, c'est un quartier résidentiel de 43 000 habitants, un quartier enclavé d'une part par l'autoroute 25 à l'ouest, à l'est par la zone industrielle de Montréal-Est, au nord par la rue Sherbrooke et au sud, par les activités du port de Montréal et la rue Notre-Dame, qui est une voie importante de camionnage. Nous sommes également traversés par la voie ferrée du CN qui scinde le quartier en deux.

Donc, comme je dis, on a plusieurs sources d'activités polluantes, et parmi celles-ci, on parle évidemment de l'autoroute 25 avec la circulation automobile, on parle du parc industriel de Montréal-Est et également le camionnage sur Notre-Dame lui-même. C'est un quartier où l'espérance de vie est inférieure à peu près à 10 ans à celle de l'ouest de l'île de Montréal et où des problèmes de santé publique, notamment les maladies pulmonaires, font rage et où on note un taux d'hospitalisation nettement au-dessus de la moyenne de la ville.

Donc, on va entrer dans le vif sur le sujet. Le Collectif en environnement demande le rejet de l'implantation du projet de terminal portuaire de la CIAM dans l'est de l'île de Montréal; et pourquoi?

Parce que ça représente une augmentation de la charge polluante qui est déjà très élevée dans l'Est;

Parce qu'il y a des problèmes de santé publique dans l'est de l'île au niveau des maladies pulmonaires;

Parce qu'il y a les risques technologiques liés au stockage, au transbordement et au transport de carburant par navires-citernes, oléoduc, trains et camions;

Parce que le raccordement à l'oléoduc de PTNI est peu fiable, à un point tel que deux commissaires de l'ONÉ avaient demandé sa fermeture temporaire jusqu'à ce qu'il soit conforme.

Le carburant est majoritairement destiné à l'aéroport de Toronto, le projet représente peu d'emplois dans l'Est et peu d'activités économiques et l'est de l'île abrite déjà une grande quantité d'activités industrielles polluantes, on ne désire pas en rajouter d'autres.

Un point important et qui a été abordé de nombreuses fois par le Collectif en environnement, c'est l'absence de cadre réglementaire pour l'aménagement sécuritaire du territoire et ça, ça fait longtemps qu'on en veut un cadre réglementaire plutôt que de l'autorégulation. Quand je parle d'autorégulation, c'est de laisser à l'industrie la façon, au bon vouloir de dire, d'aménager des procédures, d'aménager des activités pour permettre d'avoir un aménagement plus sécuritaire.

2345 Bon. Donc, cela permettrait, par exemple, de spécifier... un petit instant, là, j'ai juste perdu le
fil un petit peu. O.K. Donc, les éléments qu'on voudrait qui soient spécifiés par un organisme de
réglementation, c'est des activités industrielles à risque. Qu'on les classifie puis qu'on dise : autour
2350 de ça, ça prend des usages de sols permis; ça prend des zones tampons. Et ce qu'on dit par rapport
à ça, c'est que les pouvoirs publics n'assument pas leur responsabilité parce qu'ils laissent à
d'autres et avec les bonnes intentions, souvent, les gens qui se réunissent dans ces comités-là, ils
n'essaient pas de mal faire, mais c'est laissé au bon vouloir et ça, au bout de la ligne, ça ne
fonctionne pas.

2355 Et cela nous amène à nous questionner sur la responsabilité du BAPE quant au projet du
CIAM, et comme ça l'a été mentionné précédemment, on est un peu déçus de l'aspect restrictif du
mandat. Parce que nous autres, ce qu'on dit au niveau du Collectif, c'est qu'un projet ne peut plus
être évalué en silo, sans tenir compte des activités en amont et en aval susceptibles de représenter
des risques de santé, environnement ou sécuritaires.

2360 C'est pourquoi qu'on souhaite ardemment que dans la compréhension du mandat qui va être
fait, que le BAPE considère ces éléments-là. Comme, par exemple, des activités de transport par
oléoduc de PTNI, on ne peut pas ignorer que cet oléoduc-là est peu fiable; comme on ne peut pas
ignorer, au niveau des activités de camionnage que je veux dire, ça va entraîner une augmentation
2365 du camionnage dans le quartier Mercier-Est; comme on ne peut pas ignorer, au niveau de la
sécurité ferroviaire, qu'il y a un accroissement des incidents partout au niveau du réseau ferroviaire
et que là, on rajoute une densité encore plus grande de trains, et que ça va avoir un impact.

2370 Donc, on dit, toutes ces activités-là y incluent les activités de transbordement, il faut en tenir
compte dans un mandat réel. Et ça, c'est l'application d'une perspective de développement durable.
Et on souhaite ardemment que le BAPE, dans son rapport final, ait une vue élargie; qu'il ne se
contente pas de regarder simplement, strictement les activités du terminal, mais qu'il regarde ce qui
se passe en amont et en aval.

2375 Si le projet va de l'avant, nous avons des craintes légitimes que les intérêts économiques et
politiques risquent d'être plus forts que les intérêts citoyens. Donc, nous craignons que le projet de
la CIAM soit accepté. Si c'est le cas, il y a des mesures minimales, des précautions de prévention
et de réparation minimales qui doivent être appliquées, mais cela ne fera que rendre le projet moins
inacceptable.

2380 Nous parlons de la qualité de l'air dans l'ouest de l'est de Montréal, O.K. Il y a eu une nette
amélioration depuis quelques années, parce qu'on sait qu'en 2004, la situation était catastrophique,
on a vu une amélioration, mais ça coïncide avec la fermeture de Shell. Donc, on est porté à penser
qu'il y a une relation de cause à effet entre la diminution de la charge polluante et la disparition de

certaines industries. Mais ça, on n'est pas capables de le prouver de façon systématique, que ça a un lien avec la santé, mais on indique un principe de précaution.

Donc, il faut éviter de surpolluer et éviter de détériorer encore plus la qualité de l'air. Donc, dans ce sens-là, on demande à l'Administration portuaire de Montréal d'accélérer le déploiement des bornes électriques permettant au navire à quai de se raccorder au réseau d'Hydro-Québec afin d'éviter de brûler du bunker pour le fonctionnement de leurs équipements, activité extrêmement polluante.

Au niveau des modes de transport du carburant, navire-citerne, oléoduc, train, barge pétrolière, on sait, ça a été dit plusieurs fois, que c'est ces voies-là qui sont pensées pour acheminer le pétrole jusqu'au terminal et ensuite du terminal jusqu'aux points de destination. On sait également que l'utilisation de camions-citernes vers l'aéroport Montréal-Trudeau est prévue lors de la mise hors de service de l'oléoduc, mais on prétend en même temps que ça va être quelque chose qui va arriver pas souvent, occasionnellement.

Mais dans l'état de l'oléoduc de PTNI, on pense que c'est quelque chose qui peut arriver peut-être plus vite qu'on pense et on peut même imaginer qu'il peut y avoir des situations de bris temporaires de moyenne et longue durée et peut-être, pourquoi pas une fermeture permanente, vu que si vraiment on s'aperçoit qu'il est dans un état de détérioration avancé. C'est un scénario catastrophique, mais qui pourrait arriver.

Donc, dans ces cas-là, dans tous les cas où les camions-citernes vont être utilisés, on demande le respect du parcours dédié incontournable de 24 heures par jour, sept jours par semaine pour les camions-citernes se rendant aux installations de la CIAM, soit celui du parcours de nuit, tel que défini dans le plan de camionnage de l'agglomération de Montréal, évitant ainsi aux camions de circuler dans les rues de Mercier-Est.

On sait également qu'il est censé avoir un comité de liaison. Cela a été dit dans les rencontres d'information. Le Collectif demande la mise en place, dès la phase de construction et durant la phase d'exploitation, d'un comité de liaison. Ce comité devra avoir une représentation équitable des citoyens et organismes, être indépendant et aussi être transparent. Quand on parle de transparence, c'est que les informations qui circulent soient disponibles facilement à la population, que ce soit sur un site Internet ou dans les bibliothèques publiques du quartier, que ce soit de Montréal-Est ou de Mercier-Est.

Finalement, étant donné que les activités de CIAM seront des sources de nuisance non seulement pour les citoyens de Montréal-Est, mais pour tous les citoyens de l'est de l'île de Montréal, le Collectif en environnement demande que le CIAM appuie financièrement des initiatives locales liées au fleuve Saint-Laurent, tel le service de navette fluviale entre la promenade Bellerive

et le parc national des Îles-de-Boucherville. C'est un exemple, il pourrait y en avoir une foule d'autres.

Donc, cela résume en bonne partie le mémoire du Collectif et, en conclusion, je dirais qu'un des aspects qui nous troublent dans toute cette histoire-là, c'est qu'encore une fois, et ce n'est pas la première fois que ça arrive, les avantages sont dans l'Ouest, mais les nuisances sont dans l'Est. Ça fait longtemps que c'est comme ça et on aimerait ça, à un moment donné, dans Mercier-Est et dans l'est de Montréal, que ça arrête.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre présentation. On comprend que la présentation PowerPoint va être déposée aussi? Donc, ça deviendra une annexe, parce que c'est passablement différent, la présentation que vous nous avez faite du mémoire que vous nous avez déposé.

M. RAYMOND MOQUIN :

Mais c'est le même contenu.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, oui, mais simplement compléter avec la présentation visuelle que vous nous avez présentée.

Vous avez beaucoup parlé de relations communautaires avec l'industrie, on sait qu'il y a certains mécanismes qui sont déjà actifs sur le territoire, on parle entre autres du CMMI, on parle de l'Association industrielle de l'est de Montréal, on parle évidemment des relations communautaires avec l'Administration portuaire de Montréal, comment qualifieriez-vous l'ensemble des relations entre la communauté puis les secteurs industriels?

M. RAYMOND MOQUIN :

Est-ce que tu veux prendre la parole? Marc est souvent dans des comités de ce type-là.

2460 **M. MARC LESSARD :**

2465 C'est cordial. Ça se déroule généralement toujours très bien, mais je ne peux pas en dire beaucoup plus. Évidemment, ce que nous demandons, il y a une écoute, on reçoit, mais ça a rarement d'impact précis. Mais c'est cordial. Ça, on est toujours bien reçus, on nous écoute et puis voilà.

LE PRÉSIDENT :

2470 Donc, c'est un peu ambivalent ce que vous me répondez, mais donc vous avez une bonne écoute, mais, comment dire, concrètement, les retombées éventuelles des échanges que vous avez avec le secteur industriel?

M. MARC LESSARD :

2475 Concrètement, ça donne peu de choses. Je vous donne un exemple : il y a une dizaine d'années, en 2008, je pense, nous demandions dans un de ces comités avec le Port, le Port était présent, comment se faisait-il qu'il n'y ait pas de bornes électriques – on est en 2008 ou 2009. On nous répondait toutes sortes de choses que, bon, oui, c'est intéressant, oui, en Europe, ils utilisent beaucoup ça, en Californie, ils sont au fait de tout ça, ils étaient au fait, là, mais que voilà, on nous a même dit que de toute façon, on déplaçait le problème. Si on se connectait au réseau électrique, la production d'hydro-électricité affecte l'environnement, donc pourquoi...

2485 Mais on nous a toujours bien écoutés, mais voilà. Et là, on est en 2018, on le redemande. On sait que ça se déploie lentement. Quand est-ce qu'on va en voir ici des bornes? Nous verrons. On a souvent demandé aussi des camions, par exemple, qui consomment du gaz naturel, qui sont beaucoup moins polluants. Voilà, on nous écoute. Il n'y en a aucun qui circule dans nos quartiers qui consomme... et ça, depuis des années, là.

LE PRÉSIDENT :

2490 O.K., vous parliez aussi d'aménagement du territoire, mais on comprend que la responsabilité municipale en termes d'aménagement du territoire n'est pas effective sur le territoire de l'Administration portuaire de Montréal, mais est-ce qu'il y a des discussions entre les autorités portuaires, le milieu industriel puis la municipalité pour ce qui est de proposer certains aménagements? Je voyais que vous suggériez l'aménagement de zones tampons, alors est-ce que c'est des propositions qui ont déjà été discutées?

M. MARC LESSARD :

2500 Oui. Écoutez, on a même eu des discussions avec la Sécurité civile, il y a une quinzaine d'années, mais ça ne mène à aucun règlement concret. C'est le...

M. RAYMOND MOQUIN :

2505 Le bon vouloir.

M. MARC LESSARD :

2510 ... comme on dit, le « business as usual » depuis des décennies, comme telles. Et dans le cas du zonage, des zones sécuritaires, c'est vrai que c'est complexe, on se l'ai fait dire, c'est énorme. Sur le territoire du Québec, c'est plein de zones qui ont mal été ficelées avec les années, avec les décennies, ce serait très complexe et c'est comme si on préfère fermer les yeux sur ça.

2515 Je vous donne un exemple : en 2018, il y a une garderie ici à une vingtaine de mètres de la paroi d'un réservoir. Comment est-ce possible? Ça fait une quinzaine d'années qu'on parle de ça dans ces différents comités et pourtant, cette garderie a eu les autorisations, elle est située, elle est identifiée, là, elle est située à côté de ce réservoir. Comment est-ce possible?

LE PRÉSIDENT :

2520 Le promoteur s'est déjà engagé à créer un comité de liaison, seriez-vous éventuellement volontaires pour y participer?

M. RAYMOND MOQUIN :

2525 Certainement, même en dépit du fait qu'on ne se fait pas énormément d'illusions, un des avantages de participer à ce genre de comité là, premièrement même pour l'entreprise, elle a le véritable visage de ce que peut penser la communauté, parce que quand on participe à un comité, on le fait sans complaisance, on dit les choses telles qu'elles sont. Et on nous reconnaît d'ailleurs pour ça.

2530 Et, d'un autre côté, l'entreprise parfois va faire un geste en fonction d'une idée qu'ils n'ont pas pensée puis qui n'est pas trop compliquée à mettre en oeuvre, ça fait que donc, parfois, il y a moyen de changer des petites choses. Mais on s'entend que les changements ne seront jamais, on ne s'attend pas à des changements fondamentaux par notre participation, mais au moins, ça permet d'amener ces idées-là et, d'un autre côté, ça permet, parce que nous ce qui est important, c'est la transparence, c'est la possibilité que cette information-là qui se discute, qu'elle soit ensuite

2540 retransmise dans nos milieux. Parce que l'information, on ne veut pas la garder juste pour le Collectif en environnement; on veut que les gens du quartier puissent être au courant des choses qui se passent.

Donc, pour ces deux raisons-là, oui, certainement, si on est appelés, on va y aller.

2545 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

2550 Ledit comité, vous le voulez indépendant, selon une des diapositives que vous nous avez présentées, comment est-ce qu'on réalise ça?

M. RAYMOND MOQUIN :

2555 On parle des participants. Que les participants, comme par exemple les citoyens, ce ne sont pas des gens qui sont redevables par rapport à la Corporation. Autrement dit, ce n'est pas un employé de la Corporation. Ce n'est pas quelqu'un qui est en devoir par rapport à la Corporation, c'est quelqu'un qui a son libre arbitre, qui va aller puis qui peut dire les vraies choses, donc.

LE COMMISSAIRE :

2560 Oui, ça, ça me va.

M. RAYMOND MOQUIN :

2565 Oui.

LE COMMISSAIRE :

2570 Mais d'habitude, l'autorité ne veut pas mettre la charge financière sur le citoyen, c'est-à-dire qu'elle ne veut pas le payer avec nos taxes, en général, c'est le promoteur ou l'exploitant qui va payer les charges liées au comité. Est-ce que ça vous pose un problème, ça?

M. RAYMOND MOQUIN :

2575 Non, non.

LE COMMISSAIRE :

Ou est-ce que vous avez des recommandations à cet égard-là?

M. RAYMOND MOQUIN :

Non, ça, en soi, on est conscients que, par exemple si on prend le Comité de bon voisinage du Port de Montréal, il est organisé par le Port, il est soutenu par le Port, nous y participons, d'ailleurs, O.K., et nous amenons nos commentaires constructifs, parfois sévères, et ils sont écoutés. Mais, je veux dire, c'est clair qu'on n'est pas rémunérés pour être là, ça se fait à titre de bénévoles, mais, je veux dire, l'organisation est à la charge du Port puis ça, c'est normal, là.

LE COMMISSAIRE :

O.K. Ça, ça me va. Je vais profiter de votre diapositive où vous nous parlez du service de navette fluviale, c'est une des initiatives locales que vous avez mentionnées. Est-ce que vous mentionnez celle-là parce que c'est la plus importante à vos yeux? Est-ce qu'il y en a d'autres que vous aimeriez, dont vous aimeriez nous faire part?

M. MARC LESSARD :

Bien, elle est symbolique. Cette navette fluviale, elle est en train de disparaître. Elle existe depuis des années, il y a, je ne sais pas, une dizaine d'années, il y avait peut-être cinq jours/semaine où on avait un service, maintenant je pense que c'est trois jours/semaine. Elle vivote, donc voilà, c'est un bel exemple. Elle est symbolique parce qu'elle donne accès à un grand parc, en face, les Îles-de-Boucherville, c'est très beau là et pour les vélos, c'est une navette fluviale pour les vélos, donc on nomme cet exemple, voilà, symboliquement.

LE COMMISSAIRE :

Actuellement, elle est opérée par qui?

M. MARC LESSARD :

J'oublie le nom de...

M. RAYMOND MOQUIN :

Bien, ce n'est pas par le Parc de la promenade... qu'elle opère?

M. MARC LESSARD :

Il y a une compagnie de navigation. Évidemment la Promenade est impliquée, mais j'oublie le nom, là.

LE COMMISSAIRE :

D'accord.

M. RAYMOND MOQUIN :

Je pense qu'il y a un promoteur privé qui est engagé par contrat pour opérer cette navette-là, selon des modalités, là, x jours par semaine, puis je pense que c'est moins que trois jours, je pense que c'est la fin de semaine uniquement, là.

LE COMMISSAIRE :

Bien, à ce moment-là, qui l'engage par contrat?

M. RAYMOND MOQUIN :

Bien, il y a des budgets qui sont délivrés par l'arrondissement ou la Ville de Montréal.

LE COMMISSAIRE :

D'accord. Il y a deux éléments dans votre mémoire, que j'ai été surpris de trouver, parce que ce n'est pas ce que j'avais compris à l'issue de la première partie. Non, mais on va revenir...

M. RAYMOND MOQUIN :

Certainement.

LE COMMISSAIRE :

Un des deux, c'est l'histoire des bornes électriques, vous avez dit que ça éviterait de brûler du bunker à quai. On nous a comme signifié, en première partie, qu'à quai, les génératrices, ce n'est pas du bunker qu'elles brûlaient, mais bien des carburants plus pauvres en soufre, et cetera, ça fait que j'étais juste curieux de retrouver ça, finalement, dans votre demande. Je ne sais pas si vous avez un commentaire?

M. MARC LESSARD :

Ce que nous observons, nous le sentons, c'est à côté de nos habitations, là.

LE COMMISSAIRE :

Oui, oui.

M. MARC LESSARD :

Donc, nous le sentons, nous voyons la fumée. Il y a peut-être certains bateaux, il y a même des navires maintenant qui sont au gaz naturel. Il y en avait quelques-uns, un qui était à quai ici récemment.

LE PRÉSIDENT :

Oui, la compagnie Desgagnés.

M. MARC LESSARD :

Oui, exactement. Donc, il y a déjà des bateaux qui sont mieux outillés que d'autres, là, pour... mais il y a encore des bateaux qui utilisent du bunker parce qu'on le sent, on le voit, voilà. Un carburant diesel ne produirait pas la fumée qu'on voit s'échapper de certains de ces navires-là.

LE COMMISSAIRE :

D'accord. L'autre, c'est celui relatif au parcours dédié de camionnage, il me semblait qu'en première partie, le promoteur s'était engagé à le respecter 24 heures. Alors, je voulais juste savoir si j'ai manqué quelque chose ou le pourquoi de votre demande dans le mémoire.

M. MARC LESSARD :

C'est un engagement verbal, voilà, nous voulons que ça paraisse. Sur ce point-là du camionnage, nous sommes intraitables. Nous voulons, et malheureusement, on l'a aussi entendu, CIAM va contracter à des compagnies de camionnage. Va-t-elle avoir le pouvoir de leur imposer ce trajet-là? Pour une compagnie de camionnage, de by-passer puis de s'en aller directement par Notre-Dame rejoindre le réseau autoroutier, c'est beaucoup plus intéressant, c'est deux, trois kilomètres de moins que de prendre ce réseau-là.

Est-ce que CIAM va avoir l'autorité, la capacité d'imposer à ces compagnies, qui ne sont pas de CIAM, là? Donc, on insiste, on le réécrit, on va surveiller, ça va réapparaître.

LE COMMISSAIRE :

En d'autres mots, le fait que ce soit dans les transcriptions déposées au dossier, pour vous, ce n'est pas suffisant, vous aimeriez en voir faite une condition du décret, si décret il y avait.

M. MARC LESSARD :

Oui, on aimerait ça. On aimerait, on le mentionne dans le mémoire, on aimerait travailler avec CIAM pour convaincre le MTQ de modifier, et la Ville et la communauté, de modifier le plan de transport. On est prêt à travailler avec eux pour modifier ce plan de transport s'ils acceptent de nous aider, ça va nous faire plaisir d'y participer.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup pour votre présentation, merci d'avoir répondu aux questions de la commission.

M. RAYMOND MOQUIN :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

2730

**RECTIFICATION
M. LUC FALARDAU**

LE PRÉSIDENT :

2735

Alors, il n'y a pas eu d'inscription pour la présentation d'une opinion verbale, nous avons toutefois une inscription pour ce qui est d'une rectification.

2740

Alors, Monsieur Falardeau, je vous rappelle, c'est sur des faits. Alors, c'est vraiment factuel et non pas sur des opinions qui auraient été exprimées par les participants, alors nous vous écoutons.

M. LUC FALARDEAU :

2745

Ça concerne la première présentation d'aujourd'hui, cet après-midi, de l'Association du transport aérien internationale. On a mentionné le mot « réduction d'émissions » dans un système de réduction d'émissions de gaz à effet de serre qui s'appelle CORSIA, on parlait de réduction de moins un point cinq pour cent par année, de 2009 à 2020 et on parlait de caper les émissions par la suite pour l'industrie internationale, et pour 2050, finalement, de réduire de 50 % par rapport à ce que c'était en 2005.

2750

Alors, je me suis posé la question : est-ce qu'on parle réellement de réduction d'émissions ou de réduction d'intensité d'émissions? C'est la rectification que je voudrais faire. Il faudrait que la commission se penche là-dessus.

2755

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, merci beaucoup Monsieur Falardeau.

2760

Alors, je vais user aussi du pouvoir de rectification. Monsieur Marchione, quand vous faisiez allusion, dans votre mémoire, du pouvoir décisionnel du Bureau d'audiences publiques, malheureusement, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement n'a jamais eu un pouvoir décisionnel, un peu comme on l'explique régulièrement, nous, ce sont des recommandations, donc c'est des constats et des avis que nous soumettons au ministre ou à la ministre de l'Environnement, au ministre du Développement durable, et c'est à la ministre, elle, qui a à apporter une recommandation au Conseil des ministres.

2765

2770 Donc, ce qui décide du sort d'un projet qui est soumis à la consultation publique par l'intermédiaire du Bureau d'audiences publiques, c'est le Conseil des ministres par l'intermédiaire de la ministre. Alors, c'était simplement une précision que je voulais apporter suite à votre présentation. Merci, Monsieur Marchione.

2775 **MOT DE LA FIN**

LE PRÉSIDENT :

2780 Alors, c'est ce qui met fin à la deuxième partie de l'audience publique. Alors, nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés et les transcriptions dans les centres de documentation ainsi que dans le site Web du Bureau d'audiences publiques. Les centres demeurent ouverts tout au long du mandat de la commission et même un mois après la sortie publique du rapport du Bureau d'audiences publiques.

2785 Je rappelle que les personnes qui désirent exercer leur droit de rectification par écrit auront jusqu'au 6 mars prochain pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en faire part à madame Carrier, notre coordonnatrice, car à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas l'accepter si vous dépassez ce délai. Nous vous rappelons également que ce droit est de rectifier des faits et non de se prononcer sur les opinions émises.

2790 La commission d'enquête poursuit ses travaux et le rapport sera déposé à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre changements climatiques au plus tard le 23 mai prochain.

2795 Je vous rappelle aussi que si vous nous faites parvenir, vous nous soumettez des rectifications par écrit, la commission exerce une discrétion quant à leur teneur, donc nous allons simplement analyser la rectification qui nous est proposée et après, si elle est conforme, elle sera simplement rendue disponible dans les centres de documentation.

2800 Alors, la commission d'enquête tient à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont intéressées à ses travaux, en posant des questions, en déposant un mémoire ou en participant à l'audience publique.

2805 Elle remercie également les personnes-ressources et le promoteur pour sa collaboration à ce processus public.

Je remercie les gens du Centre de services partagés qui ont assuré la diffusion de l'audience ce soir. J'aimerais remercier aussi monsieur René Beaudet, qui nous a assistés dans nos travaux, mon collègue monsieur Haemmerli.

2810 Alors, la commission continue ses travaux. Je vous remercie d'avoir participé, bonne soirée.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

2815

AJOURNEMENT

2820 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 :

2825

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

2830