

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. MICHEL GERMAIN, président  
M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION  
DE L'OLÉODUC PIPELINE SAINT-LAURENT  
ENTRE LÉVIS ET MONTRÉAL-EST**

**DEUXIÈME PARTIE**

**VOLUME 2**

Séance tenue le 17 avril 2007, 13 h 30  
Hostellerie Rive-Gauche  
1810, boulevard Richelieu  
Beloil

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 17 AVRIL 2007 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

SGS-X-Per-X, GÉRARD LANDRY .....	1
ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS DE PRODUITS CHIMIQUES.....	11
JULES LAUZON et LOUIS A. RAIL	
CLUB DE GOLF DE SAINT-SIMON (1977) INC. ....	21
MICHEL FRENIÈRE et YVES BERNIER	
GESCO LUSSIER ET GESTION GABY LUSSIER .....	29
MARIE-JOSÉE FERRON	
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES .....	35
POINTE-AUX-TREMBLES ET MONTRÉAL-EST, JEAN GAUTHIER	
JARISLOWSKY, FRASER LTÉE, DENIS DURAND .....	41
MRC LAJEMMERAIS, LES MASKOUTAINS ET LA VALLÉE-DU-RICHELIEU .....	48
SUZANNE ROY, FRANCINE MORIN et GILLES PLANTE	
CHAMBRE DE COMMERCE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL ET DE LA RIVE SUD.....	80
M. DANIEL MARCOUX et M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN	

### RECTIFICATION

M. LOUIS BERGERON, Ultramar .....	89
-----------------------------------	----

### AJOURNEMENT

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5 Bonjour , bienvenue à cette seconde séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de construction de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est.*

10 Donc, comme je viens de le mentionner, nous allons poursuivre les mémoires, donc les témoignages et les opinions des personnes, des participants qui désirent à ce moment-là se manifester devant la commission en regard au projet.

15 Nous avons huit participants cet après-midi, il est possible qu'il y ait de petites interventions qui soient faites cet après-midi afin d'ajuster le rythme de l'audience pour ne pas créer de temps mort inutilement.

20 Alors, sans plus tarder, je vais donner la parole à notre premier participant, monsieur Gérard Landry de SGS X-Per-X- inc., si je ne me trompe pas? Alors, je vous laisse la parole et je vous souhaite la bienvenue.

### M. GÉRARD LANDRY :

25 Merci, Monsieur Germain, Monsieur Lafond, de me permettre de présenter ce mémoire. Vous l'avez déjà lu, je crois, ou probablement vous l'avez... bon. Alors je n'ai pas l'intention de vous le lire ligne par ligne.

30 Évidemment, je vais vous situer un peu, là. J'ai gradué de l'École Polytechnique en 1973 puis j'ai travaillé dans le secteur de l'inspection industrielle depuis tout ce temps-là, et je suis parti en affaires en 78, une compagnie qui s'appelait Bowe & Landry, qu'après j'ai fusionné en une compagnie qui s'appelle X-Per-X, dont je suis devenu le président, et finalement j'ai vendu la compagnie X-Per-X il y a deux ans à un conglomérat industriel très important qui s'appelle SGS, Société générale de surveillance.

35 SGS aimait la technologie de X-Per-X qu'on avait développée pendant 25 ans. Quand j'ai vendu la compagnie, j'avais environ 150 inspecteurs puis j'étais malheureusement – bien malheureusement ou heureusement – centralisé complètement dans le Québec et je voulais agrandir ou ouvrir les ailes de ma compagnie. Depuis que j'ai vendu la compagnie, on fait du travail présentement dans 17 pays. Donc, on est spécialisé en contrôle de la qualité de produits métalliques.

40 J'ai participé à la construction de près de 1 500 kilomètres de pipeline dans les derniers 25 ans. J'ai toujours apprécié travailler dans le monde de la construction des pipelines mais évidemment, on n'en fait pas à chaque année. Alors, écoutez, la construction de pipelines représente entre deux à cinq pour cent de mon chiffre d'affaires annuel.

45 Et, finalement, bien, écoutez, j'enseigne à l'École Polytechnique depuis une vingtaine d'années, je donne un cours en génie des matériaux parce que je veux faire ma part pour l'éducation de nos jeunes ingénieurs.

50 Finalement, oui, j'ai des bureaux à Montréal, Laval, Trois-Rivières, Québec et à Saguenay. Et comme je vous disais, j'ai participé à plusieurs constructions de pipelines.

55 Donc page 3 : « Notre expérience en contrôle de la qualité ». Écoutez, les gens souvent sont surpris de voir qu'une compagnie comme la mienne fait du contrôle de la qualité de produits métalliques dans à peu près toutes les activités industrielles au Québec pour... on a appliqué, on applique toujours pas mal les mêmes technologies qui sont connues sous le nom de radiographie, entre autres, d'ultrasons et d'autres méthodes plus sophistiquées, et mes clients sont : Hydro Québec, Alcan, Gaz Métropolitain.

60 J'ai aussi de petits clients – j'étais pour dire des bineries, mais des petites compagnies qui... alors j'ai des équipes volantes, j'ai près de 35 camions qui sillonnent le Québec et on peut faire de la radiographie autant sur des petits morceaux de métal pour Dynamic Welding que faire la radiographie sur les conduites forcées qui ont été installées à Toulnostouc il y a trois ans. Je ne sais pas si vous vous rappelez, c'est un assez gros projet.

65 Je travaille pour des compagnies de pipelines depuis près de 15 ans. Trans-Northern Pipeline, j'ai un contrat annuel avec eux, qui opère un pipeline entre Montréal et Toronto, c'est un oléoduc; j'ai Montréal Pipeline aussi qui opère un pipeline entre Montréal et Portland, c'est aussi un oléoduc; Gaz Métropolitain me donne des contrats annuels depuis près de 20 ans; j'ai aussi fait la traversée sous-fluviale avec Gaz Métropolitain il y a deux ans où est-ce qu'on radiographiait les tuyaux avant de faire une sous-fluviale. Il y a plus longtemps, Trans-Québec et Maritimes, ça fait 70 quand même 25 ans, on a fait Trans-Québec et Maritimes et ça avait été tout un projet, entre Montréal et Québec; j'ai travaillé aussi pour le projet Intragaz... en tout cas, je travaille aussi dans les raffineries de Shell et Pétro Canada.

75 Donc, comme vous pouvez voir, du pipeline, j'en ai fait pas mal. Mes activités, lors de la construction de pipelines, les gens ne savent pas tellement mais on fait quelque chose qui s'appelle de la surveillance de fabrication. C'est-à-dire que... puis c'est pas juste dans le monde des pipelines, c'est la plupart des gros fabricants ou opérateurs nous demandent d'envoyer du personnel littéralement dans l'usine pour s'assurer qu'ils ont exactement ce qu'ils veulent.

80 Alors, par exemple, les tuyaux de pipeline sont souvent faits chez IPSCO à Edmonton. Moi, j'ai un gars qui est là pendant six à sept mois sans arrêt, tous les jours, pour s'assurer que les petits tuyaux sont parfaitement comme il veut : grandeur, épaisseur, longueur, qualité de l'acier.

85 Alors, les gens dans la pétrochimie, évidemment c'est des gros sous acheter ces vannes-là, ces valves-là, alors ça c'est de la surveillance de fabrication, c'est donc fait par des gens qui ont de l'expérience, mais c'est pas des rayons-X. C'est vraiment... vous, là, quand vous surveillez quelqu'un qui répare votre cuisine, là, pour s'assurer que la prise de courant est en arrière du four à micro-ondes.

90

Je fais aussi, mais un peu plus technique, évidemment : lors de la construction des gazoducs ou des pipelines, je vais qualifier des procédures de soudage avec des soudeurs. Je vais aussi qualifier les soudeurs, m'assurer que les soudeurs sont excessivement compétents. Dans le monde des soudeurs, c'est les meilleurs soudeurs au monde qui travaillent sur des pipelines et des gazoducs.

95

En chantier, bien là comme je vous disais, on qualifie les soudeurs puis évidemment, oui, on fait la radiographie des soudures. Les radiographies sont effectuées... comme il y a quelques années, j'ai fait le PNGTS, on a fait, je pense, 4 500 soudures en quelque chose comme 60 ou 70 jours. C'est des cadences de soudage assez avancées et il y a pas une soudure qui nous passe pas sous la main.

100

Et même, je fais même aussi la vérification de la qualité du revêtement. Le revêtement des conduites est souvent fait en époxy ou en goudron et on vérifie pour s'assurer qu'on ne l'a pas trop égratigné puis qu'il est de bonne qualité. Alors, comme vous voyez, on peut faire pas mal d'affaires sur des...

105

Dans le cas des pipelines lors de la construction, on utilise – page 5, vous voyez une petite photo d'un chariot automoteur, qui est un genre de petit robot. En fait, on l'appelle chariot automoteur parce qu'il fonctionne de par lui-même, et il avance à l'intérieur de la conduite, il s'arrête à la soudure et là, nous, on a mis un film à l'extérieur et là on radiographie une soudure au complet en quelques minutes. Ça nous donne évidemment une image de la soudure, on doit aller le développer habituellement dans une chambre noire portative et là on lit le film pour s'assurer que – comme un médecin – on lit le film pour s'assurer qu'il n'y a pas de défaut dans la soudure.

110

115

L'opération de ça c'est pas mal compliqué puis c'est pas mal rare, ça prend trois, quatre gars à temps plein, mais quand même on peut faire près de 100 soudures dans une journée, ce qui est une cadence presque – j'étais pour dire « infernale ».

120

Toutes les soudures sont inspectées par un technicien qui est certifié en radiographie. Comme je parle, dont je parle à la page 6, s'il identifie un défaut rejetable, évidemment on avise le maître d'œuvre ou l'entrepreneur puis on s'occupe de le faire réparer. On tient évidemment, c'est bien sévère, mais on tient évidemment un log book pour s'assurer que toutes les soudures sont réparées puis... et on signe d'ailleurs quelque chose à chaque jour attestant du fait qu'on est satisfait que toutes les soudures jusqu'à la soudure 2 626 sont acceptables et sont conformes.

125

J'ai un petit paragraphe sur les techniciens en radiographie industrielle, puis c'est une des raisons pour lesquelles je suis ici. Comme vous pouvez comprendre, ma compagnie, on va profiter, on peut profiter d'un projet comme ça et ça prend des techniciens en radiographie qui sont des gens particulièrement rares. Des projets comme ça, ça me permet de pouvoir continuer... ils sont toujours à mon emploi mais ça me permet qu'ils puissent continuer à bien contrôler leur expertise.

130

135 Ces techniciens-là, il y en a à peu près 300 au Canada, il y en a une quarantaine au Québec puis je vous dirais que la moitié travaillent pour moi depuis plusieurs années. Donc je vais laisser faire maintenant le... Je voulais vous dire que les pipelines, selon moi, sont des équipements très fiables et sécuritaires. Vous allez me dire que je travaille dans ce domaine-là, mais comme je vous expliquais, je fais aussi de l'inspection d'avions, je fais aussi l'inspection de bateaux, de sous-marins, de turbines hydroélectriques, de toutes sortes de pylônes.

140 Ce que j'ai vu quand même dans les 25 ans de ma carrière, c'est que ce sont des équipements qui sont vraiment très fiables, autant lors de la construction que lors des opérations. Les tuyaux sont de très bonne qualité, l'acier est vérifié et revérifié, les soudures, comme je vous disais, c'est moi qui les vérifie. Habituellement, moins d'un pour cent des soudures présentent des défauts lors de la construction. C'est pas beaucoup. Le revêtement, je vous en ai parlé puis à la fin du projet, on soumet le pipeline à un essai hydrostatique, un essai qui est à 125% de sa pression d'opération puis on tient cette pression-là pendant un certain temps pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuite.

150 Puis en plus, ça, je participe beaucoup à ça parce que les contrats que j'ai, entre autres avec Trans-Northern, Montreal Pipeline et même Gaz Métro, c'est des activités d'inspection que j'ai en opération. Alors, on va donc, ils nous demandent d'aller vérifier certaines parties du pipeline régulièrement. Je sais que les pipelines sont vérifiés par hélicoptère assez régulièrement, je pense que c'est à toutes les deux semaines puis en plus, je sais que les gars marchent le pipeline régulièrement.

160 En plus de ça, j'ai pensé de vous parler un peu de la protection cathodique parce que honnêtement, j'en ai vu les bienfaits parce que quand j'ai commencé en affaires, la protection cathodique n'était pas aussi bien organisée que maintenant, puis ça pouvait arriver qu'on avait des zones qui n'étaient pas très bien protégées et donc qui rouillaient, qui avaient rouillé. Depuis que la protection cathodique est devenue vraiment une très belle technologie, je peux vous dire que les pipelines, littéralement, ils ne rouillent presque pas.

165 L'autre chose dont je voulais vous parler, c'est les sondes d'inspection internes. Ce sont des appareils – moi, j'en opère pas – ce que j'ai à faire avec ces appareils-là c'est le fait que lorsqu'ils trouvent des défauts, c'est moi qui va vérifier les défauts qui ont été trouvés par ces sondes-là. On les appelle des « intelligent pigs » puis ils sont insérés dans le pipeline à intervalle régulier et lorsqu'on trouve, lorsqu'ils trouvent des indications, on va vérifier, évidemment par l'extérieur, donc habituellement on doit déterrer des portions, on doit déterrer aux endroits que les pigs nous ont montrés.

175 On trouve de la corrosion sur les parois, des fissures, des bosselures – on peut trouver de la corrosion, des fissures et des bosselures, des variations mais ce qui est important, je crois, c'est que – moi, j'en fais depuis 1980 – sur les centaines d'évaluations que j'ai faites sur tous les pipelines dont je vous ai parlé, les « intelligent pigs » ont surtout noté des bosselures, des marques, des égratignures, des pertes de métal dues à la corrosion, beaucoup de fausses indications. Même si les appareils sont très sophistiqués, ils génèrent assez souvent des indications qui ne sont pas pertinentes, on les appelle des « fausses indications ». Et finalement,

180

bien que la sonde puisse détecter des fissures et des dépôts profonds, nous n'en avons jamais observé.

185

Il faut comprendre que les pipelines, la technologie des pipelines, l'acier et les opérations et tout, c'est la grande peur des opérateurs de pipeline, c'est d'avoir des fissures; alors, toute la technologie est orientée pour ne pas générer de fissures, et la preuve est dans le pouding, moi, j'en ai jamais vu lors de campagnes d'inspection.

190

Je voulais aussi vous parler de comparaisons pipeline – train. Le train, c'est certainement un mode de transport sécuritaire mais il voyage l'hiver, il doit être coordonné avec d'autres trains. Je trouve que le pipeline est bien supérieur à tous les modes de transport, insensible aux variations climatiques, peu relié aux erreurs humaines – il est enterré – les quantités livrables peuvent être ajustées, longévité, enfoui, très peu d'accidents de travail.

195

Finalement, à part pour l'économie québécoise, je pense que ça, ça a été mentionné par... probablement par plusieurs intervenants mais je voudrais quand même mentionner que dans mon cas, ça génère du travail pour une trentaine de gars pendant probablement deux ans, de l'ordre de près de trois quarts de million de dollars de salaire et la participation de mon entreprise dans la construction d'un tel pipeline consoliderait la position de l'entreprise comme chef de fil dans l'Est du Canada.

200

En effet, bien comme je vous le disais, j'ai participé... En effet, notre entreprise, de par sa spécialité en contrôle de la qualité bénéficierait non seulement des activités de construction mais aussi des activités d'opération.

205

Dans le cas de SGS, mon personnel est assez reconnu. SGS a des bureaux dans 140 pays et emploie 42 000 personnes et X-Per-X est un des chefs de fil de SGS en matière d'inspection de pipelines. On est reconnu dans le Groupe, puis dans les dernières années, même si ça ne fait pas très longtemps que je suis avec eux, j'ai coordonné des activités d'inspection en Norvège et en Suède puis là, présentement, je travaille sur un projet en Égypte.

210

Le Projet Pipeline Saint-Laurent est un projet d'envergure. Comme je disais, c'est un mode de transport sûr, c'est structurant pour de nombreuses entreprises québécoises. Je crois que c'est crucial pour rester à la fine pointe du développement technologique – dans mon cas – et décisif pour la reconnaissance de nos entreprises sur les marchés internationaux. Bien ça, comme je vous disais, c'est en bonne voie mais ça peut nous aider à continuer dans notre effort d'augmenter la technologie de notre personnel.

215

Merci beaucoup.

220

**LE PRÉSIDENT :**

Alors merci pour votre présentation.

**M. GÉRARD LANDRY :**

225 Est-ce que j'ai fini mon 15 minutes?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est beau, c'est sous contrôle.

230

Bien entendu – je ne sais pas si vous avez suivi la première partie des audiences?

**M. GÉRARD LANDRY :**

235

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

240

Bien, à quelques reprises, les personnes qui mentionnaient la fréquence d'inspections en exploitation pour un pipeline qui transporte des produits pétroliers, la question... Bon, vous ne faites pas ce genre de travail-là, les fameux « cochons intelligents ».

**M. GÉRARD LANDRY :**

245

Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

250

Bon, on parlait, du côté d'Ultramar, d'inspections à une période, quelque chose comme sept ans. De votre côté, votre expérience fait en sorte que sept ans, est-ce que c'est suffisant ou il faut raccourcir cette période?

**M. GÉRARD LANDRY :**

255

Je n'ai jamais vraiment su que c'était sept ans, j'ai toujours pensé que c'était autour de cinq à sept ans mais écoutez, très simplement, suite aux campagnes d'évaluation qu'on fait, après les « runs », comme on appelle, de cochons, d'intelligent pigs, on ne trouve pas grand-chose. Alors, comme je vous disais, je peux comprendre que les gens ne pensent pas de vouloir augmenter les cadences d'inspections. Comme je vous disais, on trouve surtout des égratignures, des bosselures... les deux grandes classes de défauts qu'on ne veut pas là-dessus, évidemment, c'est des fissures, un, puis de la corrosion avancée. Parce que là, si le pipeline se met à... si la corrosion se met là-dedans, là, ça ne va pas très bien. Et on en voit, depuis que j'en fais, on en voit vraiment très peu.

265

Alors, c'est pour ça que probablement les gens continuent à en faire dans ces... avec une période aussi... ça semble long, sept ans, je suis d'accord avec vous mais vu qu'on trouve rien quand on déterre... Et ça arrive souvent, écoutez, on déterre des sections de 100, 200 mètres et



270 on trouve absolument rien, parce que ces systèmes-là sont très sensibles et ils détectent plein de  
dépôts magnétiques de toutes sortes d'affaires – parce que c'est très magnétique – alors ils sont  
toujours plus sensibles qu'il faut.

**LE PRÉSIDENT :**

275 Dans le cas, on peut voir statistiquement, selon l'Office national de l'énergie qui tient des  
statistiques sur les incidents liés aux pipelines, on s'aperçoit que c'est souvent des entrepreneurs  
qui accrochent lors de travaux, une conduite.

**M. GÉRARD LANDRY :**

280 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

285 La procédure recommandée, lorsqu'une conduite a été touchée par une pelle hydraulique,  
par exemple, quelle est la procédure recommandée d'inspection pour s'assurer de l'intégrité du  
pipeline?

**M. GÉRARD LANDRY :**

290 Bien, premièrement, il faut que tu le saches. Mais une fois que tu le sais et tu sais où est-  
ce que c'est, on déterre un peu plus de chaque côté, on fait tous les essais non destructifs  
possibles et impossibles pour toujours la même chose, on cherche toujours des fissures.

295 Alors, on va faire de la radio... Premièrement, on va essayer de trouver, bon,  
habituellement on trouve l'indentation, là, qui est, je te dirais, le coup de pépîne sur le tuyau. Alors  
là, on va faire de la radiographie pour s'assurer encore qu'il n'y a pas de fissures, on va faire des  
ultrasons pour voir si on peut quantifier la profondeur de l'indentation. Une fois qu'on a quantifié la  
profondeur de l'indentation, on s'assure, avant d'aller plus loin, qu'il n'y a pas de fissures dans le  
fond de l'indentation – c'est comme une égratignure puis il peut y avoir des... Une fois qu'on a  
300 vérifié, par particules magnétiques, ultrasons, radiographies, inspection visuelle, dépendant des  
résultats, les opérateurs retournent toujours au bureau d'ingénierie qui, lui, décide, le bureau  
d'ingénierie du propriétaire qui, lui, décide soit de les laisser comme ça parce que c'est pas une  
égratignure qui est très importante puis on a certaines tolérances, ou soit de mettre ce qu'on  
appelle une « sleeve ». En français c'est un manchon.

305 Donc on recouvre le pipeline, on lui met un manchon par-dessus. La beauté des  
manchons c'est que tu n'a pas besoin d'arrêter l'opération du pipeline puis on peut tout faire ça  
« live » puis on met le manchon par-dessus puis voilà. Après ça, ils enregistrent ça dans le log du  
pipeline et on vit avec le manchon pour longtemps.

310 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

315 **M. GÉRARD LANDRY :**

Ça me fait plaisir.

320 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Tantôt, vous avez parlé qu'il y avait, bon, quelquefois ça arrivait qu'il y ait une corrosion un peu avancée du pipeline, à quelle hauteur cette corrosion-là est faite? C'est-à-dire est-ce que c'est à 20% de...

325 **M. GÉRARD LANDRY :**

De l'épaisseur du mur?

330 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

De l'épaisseur, exacte de...

**M. GÉRARD LANDRY :**

335 Non, ça ne se rend pas jusqu'à 20%. Moi, j'ai vu du 5%, 6% puis habituellement ils appellent ça le « corrosion allowance », ils se donnent – mais je ne suis pas trop sûr dans le cas des oléoducs, là, mais ils se donnent habituellement une « corrosion allowance » de 10% ou 12%, puis en bas de ça, bon, c'est considéré comme acceptable, puis dans le 5%, 6%, encore une fois, ça peut arriver que l'opérateur ne prenne pas de chance puis lui mette un manchon. Pour lui, ce  
340 n'est pas du gros argent, une fois qu'on a déterré puis qu'on est rendu là. Alors, souvent, les opérateurs vont mettre des manchons même s'ils ne sont pas obligés.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

345 Je vous remercie. J'avais d'autres questions : tantôt quand vous avez parlé que vous étiez, bon, une firme installée au Québec, est-ce que vous êtes la seule firme à offrir ce service-là?

**M. GÉRARD LANDRY :**

350 Ah, j'aimerais bien ça mais...

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

355 Non, mais c'est une question qui se pose.

**M. GÉRARD LANDRY :**

360 Oui, absolument. Il y a... qui peuvent faire, qui possèdent, par exemple, comme les rampants, là, ça, je suis le seul. J'ai deux, trois compétiteurs qui ont fait des travaux de pipeline au Québec, la plupart du temps toujours en collaboration avec des gens soit de Toronto ou soit de l'Ouest. Mais dans mon monde en général, j'ai une quinzaine de compétiteurs qui font du contrôle de la qualité au Québec. Mais comme je vous disais, moi, j'ai 45% du marché québécois.

365 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Juste, en fait c'est pour me renseigner moi-même, là, quand vous avez parlé de votre chariot automoteur tantôt, qui détecte les soudures, comment fait-il pour détecter les soudures?

370 **M. GÉRARD LANDRY :**

C'est drôle parce que comme je vous disais, j'enseigne, puis c'est la question que tout le monde demande, parce que littéralement il s'en va lousse, hein, dans le gazoduc et il y a deux méthodes de le faire fonctionner : la méthode d'autrefois, c'était de mettre une source légèrement radioactive de césium sur le dessus du pipeline, juste, juste à côté de la soudure, puis quand le chariot s'en venait, il y avait un détecteur de source de radiation puis, là, il savait que la soudure était là puis là il s'arrêtait.

375 C'est drôle parce que comme je vous disais, j'enseigne, puis c'est la question que tout le monde demande, parce que littéralement il s'en va lousse, hein, dans le gazoduc et il y a deux méthodes de le faire fonctionner : la méthode d'autrefois, c'était de mettre une source légèrement radioactive de césium sur le dessus du pipeline, juste, juste à côté de la soudure, puis quand le chariot s'en venait, il y avait un détecteur de source de radiation puis, là, il savait que la soudure était là puis là il s'arrêtait.

380 Depuis plusieurs années, on utilise, ça s'appelle une « star wheel ». C'est une switch, c'est une étoile comme ça qui se promène comme ça et évidemment, quand elle arrive... les soudures ont toujours, les soudures doivent toujours avoir une légère surépaisseur à l'intérieur.; c'est pour bien s'assurer qu'on n'a pas un défaut qu'on rencontre, qu'on ne veut pas, et qui s'appelle le « manque de pénétration » et puis s'assurer que la soudure est bien...

385 Alors, je ne sais pas si vous avez remarqué, dans des soudures il y a toujours une surépaisseur. Je ne sais pas si vous faites du ski, là? Voyez-vous, un poteau de... il y a toujours une petite surépaisseur sur les poteaux de ski.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

390 Je fais du ski mais je ne regarde pas les poteaux, je regarde ailleurs.

**LE PRÉSIDENT :**

Moi, je les regarde.

395

**M. GÉRARD LANDRY :**

Bien, là, vous allez les regarder, là. Bien, quand vous montez dans le chairlift – puis donc la switch, elle détecte la surépaisseur. Mais plus compliqué que ça, nous on doit savoir où est-ce

400 qu'il est tout le temps puis c'est le travail de l'opérateur de ce petit jouet-là, qui coûte environ 80 000 \$.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

405 Il est mentionné aussi dans votre mémoire que l'opérateur doit archiver les films qui ont été pris.

**M. GÉRARD LANDRY :**

410 Oui, les propriétaires gardent les films, oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

415 De quelle façon sont-ils archivés, ces films-là? Est-ce que c'est mis sur des DVD, maintenant ou ces CD ou...?

**M. GÉRARD LANDRY :**

420 Moi, je n'ai jamais eu à les mettre sur DVD mais on peut le faire; depuis trois ou quatre ans, on peut les archiver sous forme... Mais je crois que les normes nationales ne sont pas encore rendues au DVD encore, puis ils nous demandent d'archiver les films tels quels.

425 Il y a un test qu'on fait, qu'on doit faire sur les films, ça s'appelle le Archive Test et c'est un test où est-ce qu'on accélère... est-ce qu'on est off?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

430 Oui, bien c'est ça. Vous parlez assez fort, moi, je vous entends mais peut-être que les gens dans la salle ne vous entendent pas.

**M. GÉRARD LANDRY :**

Oui.

435 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Allez-y.

**M. GÉRARD LANDRY :**

440 C'est ça. Donc, oui, en effet, c'est un test d'archives et tous les films industriels, que ce soit Kodak, Alpha ou Fujiji, qui sont d'ailleurs les mêmes compagnies que les compagnies de photos,

doivent passer le test d'archives, c'est bien important parce que, en effet, ils gardent les films pour la durée de l'équipement.

445

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait. Merci, moi, je n'ai pas d'autres questions.

450

**LE PRÉSIDENT :**

C'est beau. Alors, nous vous remercions.

455

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Merci beaucoup.

**M. GÉRARD LANDRY :**

460

Ça m'a fait plaisir, Messieurs.

**LE PRÉSIDENT :**

465

Nous allons maintenant appeler l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, messieurs Jules Lauzon et Louis A. Rail. On m'informe qu'il y a une présentation PowerPoint qui va être chargée sur l'ordinateur, ça va prendre quelques instants.

**M. JULES LAUZON :**

470

Bonjour, Monsieur le président, Monsieur le commissaire, on s'est déjà rencontré sur le projet de Port Méthanier à Cacouna et c'est un petit peu dans la même veine qu'on a déposé un mémoire à la commission.

475

L'industrie chimique, vous comprendrez que l'industrie chimique n'est pas directement reliée au transport de produits pétroliers, par contre c'est un dossier qui nous touche énormément et c'est la raison pour laquelle on a l'intention...

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

480

Attendez, je pense qu'il y a un problème avec le son parce que les gens en arrière n'entendent pas.

**LE PRÉSIDENT :**

485

Parce que nous, on entend bien mais il se passe quelque chose. Ça a coupé sec tout à coup.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

490           Pouvez-vous vous nommer aussi s'il vous plaît?

**M. JULES LAUZON :**

495           Oui. Je suis Jules Lauzon, directeur général pour l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques et monsieur Rail est président de la Table sectorielle de chimie et pétrochimie et raffinage et aussi président du Comité national de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques pour le développement des affaires.

500           Donc en début, ce que je mentionnais, c'est qu'on a présenté aussi des mémoires au BAPE sur les projets de gaz de Port Méthanier et le projet de pipeline nous intéresse, comme fabricants de produits chimiques, parce que tout ce qui touche l'industrie du raffinage, touche aussi l'industrie de la pétrochimie. Et pour nous, le projet qui est déposé devant la commission, c'est un projet qui est structurant, qui va amener un meilleur avenir au niveau de la pétrochimie et dans le mémoire, on explique de quelle façon ce projet-là va avoir un impact positif sur notre secteur industriel.

510           D'abord, l'industrie chimique : l'industrie chimique est au centre de la transformation, la première transformation des ressources naturelles. Quand on parle du pétrole, du gaz, des produits pétroliers de façon générale, et aussi au niveau de l'agriculture, les produits miniers, ces ressources-là ont, à travers nos entreprises, une première transformation pour en faire des produits comme le plastique et les produits découlant de la chimie, tout ce qui est relié à l'industrie de l'automobile, de la construction, l'industrie pharmaceutique, aussi le milieu agricole. Ces produits-là, c'est des produits de deuxième transformation de la pétrochimie.

515           Donc, l'industrie chimique est au centre de l'activité de transformation des ressources naturelles, et c'est un secteur clé au niveau canadien, comme au niveau du Québec. On a une production d'à peu près 23 milliards de biens chaque année et on fournit, au Québec, à peu près 5 milliards de produits finis venant de l'industrie chimique du Québec. Une grosse partie de ça est exportée aux États-Unis, 50% est exporté sur le marché américain après une deuxième transformation ou après la première transformation.

520           Donc, l'industrie chimique a besoin, d'une certaine façon, des raffineurs pour nous fournir les produits de base qu'on va, en bout de ligne, transformer en éthanol, polypropylène, polyéthylène, et ces produits-là sont des produits de base qui sont distribués dans l'industrie de la peinture, l'industrie du plastique et d'autres industries connexes.

530           Au Québec, il y a à peu près 350 entreprises qui, dans le répertoire des entreprises du Québec, sont dans la catégorie de la chimie et pétrochimie. Donc, c'est un secteur qui est extrêmement dynamique. On est les troisièmes en importance, le troisième secteur en importance au Québec au niveau de la production et des exportations.

On voit, depuis plusieurs années, une diminution de la capacité de raffinage au Québec, donc la capacité de produire aussi des produits qui sont dédiés à la pétrochimie. Donc depuis 80, on a assisté à quatre fermetures de raffinerie. On a aussi une diminution, on a un déficit important au niveau des produits pétroliers, on parle de 100 000 barils à peu près par jour de déficit au niveau de nos besoins en énergie. Ces déficits-là se chiffrent à peu près à 800 millions au niveau de la balance commerciale, donc la possibilité de voir une raffinerie, une des trois raffineries du Québec, voir la possibilité d'une raffinerie comme Ultramar d'augmenter sa production et d'augmenter aussi la capacité d'alimenter ses marchés, on voit ça comme étant une source additionnelle d'alimentation pour nos usines et une augmentation de la masse critique.

Parce qu'on a vu récemment dans La Presse – je pense que c'était ce matin – où on annonçait un projet extrêmement important entre le Brésil et le Venezuela où les deux pays se mettent ensemble, reliés par pipeline, se mettent ensemble pour faire de la transformation et produire de l'éthanol, 400 000 tonnes d'éthanol et 1 200 000 tonnes d'éthylène, donc on voit que ça prend énormément de volume pour être rentable dans ce milieu-là.

La pétrochimie au Québec dépend des raffineries. La pétrochimie au Québec dépend des entreprises comme Pétromont, par exemple, qui est la clé au niveau de la première transformation. Si ces entreprises-là sont rentables, si les raffineries sont prospères, la pétrochimie peut progresser au Québec et il en va de l'avenir de la chimie et de la chimie fine et même de la biochimie.

Donc il faut avoir des projets structurants, comme un pipeline. Nous, ce qu'on voit dans le pipeline, c'est un avantage marqué au niveau de la disponibilité de l'énergie puis la disponibilité des charges d'alimentation de nos usines qui dépendent des hydrocarbures. On voit aussi des prix qui sont... quand il y a une économie dans notre fournisseur, on s'attend à des prix réduits, donc des meilleurs prix, des prix concurrentiels.

On a aussi, on voit dans ce projet-là de pipeline, un système de transport intégré, donc un système de transport qui est adapté aux besoins du transport des produits pétroliers, beaucoup plus sécuritaire. Aussi, le fait que ces produits-là sont livrés juste à temps, donc en continu, au lieu que ce soit par batch ou par voyages de wagons ou par bateau, donc l'alimentation en continu, c'est un facteur qui est extrêmement important pour la rentabilité.

Et au niveau de la sécurité, on est relié, d'une certaine façon, l'Association de fabricants de produits chimiques, aux problèmes reliés aux incidents industriels majeurs. On est un des partenaires... notre secteur industriel est un secteur qui est quand même à risque, et il y a aussi le secteur du raffinage qui, ces gens-là manipulent des produits qui sont, de par leur nature, explosifs et c'est pour ça qu'on les vend, sauf qu'il y a des éléments de sécurité qui sont toujours la préoccupation des grandes entreprises, soit chimiques ou de raffinage, et on a un regroupement pour faire des premières interventions ou une intervention lors d'incidents.

Donc pour nous, s'il y a moins d'incidents reliés au transport par train, il y a moins de demandes au niveau de notre mutuelle d'interventions et il y a des coûts reliés à générer ou à former des premiers intervenants et maintenir des équipements d'intervention. Donc à ce niveau-

là, la sécurité d'un pipeline amène des retombées au secteur de la pétrochimie, en réduisant notre dépendance à un système d'intervention d'urgence.

580 Aussi, on a vu, dans le projet de pipeline Saint-Laurent, aussi une façon d'implanter notre programme de gestion responsable, qui est un programme qui est obligatoire pour les entreprises membres de notre Association, et ces mêmes principes-là, on les retrouve dans la démarche de la construction d'un pipeline.

585 Donc, quand on voit une activité qui devient plus sécuritaire, soit le transport des produits, de nos matières premières ou aussi nos besoins énergétiques, quand on voit que ce transport-là devient plus sécuritaire, c'est dans le sens de la démarche de gestion responsable.

590 Il y a aussi un bénéfice non négligeable : la réduction des gaz à effet de serre. Au Québec, on est en négociation avec le Ministère pour signer un protocole de réduction des gaz à effet de serre pour tout notre secteur industriel, et le fait que ceux qui nous fournissent réduisent leur gaz à effet de serre peut être dans notre bilan d'émissions. Donc, l'élément de gaz à effet de serre, c'est un élément qui a son importance pour le support de ce projet-là.

595 Ensuite, on voit, comme j'ai mentionné tantôt, la possibilité d'avoir un approvisionnement en continu, donc des inventaires, moins d'inventaires à financer et aussi moins d'interruptions, un approvisionnement qui est constant et sécuritaire.

600 Il y a aussi la libération de disponibilité des voies ferrées, donc réduction de la pression sur le réseau ferroviaire. On utilise le réseau ferroviaire, nous, l'industrie chimique, en abondance pour transporter soit nos produits de base ou nos produits finis. Donc, tout ce qui va dans le sens de libérer les voies ferrées, pour nous c'est un bénéfice. C'est déjà surchargé et ça devient problématique de transporter nos matières quand les voies sont occupées à transporter du pétrole ou des produits pétroliers.

605 L'élément majeur de notre mémoire, c'est la synergie dans l'Est de Montréal. Donc un pipeline, le pipeline Saint-Laurent, ce que ça vient faire, c'est un lien direct avec... dans le complexe pétrochimique et raffinage de Montréal. Donc, on a un lien physique. La raffinerie Jean-Gaulin, au bout de son pipeline, devient aussi une raffinerie de l'Est de Montréal, parce que de toute façon, on a déjà des réseaux dans l'Est de Montréal, qui relient toutes les raffineries entre  
610 elles et relient certains produits des raffineries, par exemple les composés sulfureux – où on doit enlever le soufre dans les produits – qui sont acheminés dans une entreprise qui est Marsulex.

615 Déjà, ces entreprises-là sont interreliées, les raffineries sont interreliées par des pipelines et que le pipeline ait 50 mètres, parce que la raffinerie est juste à côté, ou 250 kilomètres, c'est aussi près ou c'est aussi à proximité du complexe pétrochimique et raffinage de l'Est de Montréal.

620 Donc, la venue d'une troisième raffinerie dans l'Est de Montréal, par un pipeline, c'est un élément majeur au niveau de la masse critique et aussi au niveau de l'interchangeabilité des produits, l'interchangeabilité des produits avec la pétrochimie. Donc c'est un élément qui est majeur et un élément qui nous porte à supporter le projet.



625 Dans l'Est de Montréal, on a déjà une synergie intéressante avec les raffineries et la  
pétrochimie. On a, avec la SGF, quelques partenaires qui sont reliés en chaîne de production.  
Donc, le produit fini de l'un devient la matière première de l'autre et ainsi de suite, donc on a au  
moins trois entreprises dans l'Est de Montréal qui vivent en synergie comme ça, reliées par  
pipeline. La venue d'une nouvelle source va aider à créer d'autres chaînes de synergie dans l'Est  
de Montréal.

630 En conclusion, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques souhaite la  
réalisation de ce projet qui cadre parfaitement avec la stratégie énergétique et la politique de  
développement durable du gouvernement du Québec.

635 On a récemment fait partie de différents comités pour établir et donner nos commentaires  
au niveau de la stratégie énergétique et aussi, au niveau de la politique de développement  
durable, on est en négociation continue avec différents ministères pour l'implantation dans le  
milieu industriel, de la politique de développement durable.

640 Cette démarche-là de pipeline est entièrement dans le sens d'une meilleure stabilité au  
niveau de l'énergie, développer notre secteur, réduire notre dépendance énergétique et  
développer un secteur qui est un secteur clé pour le Québec, soit la pétrochimie.

Merci.

645 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Monsieur Lafond?

650 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

655 Oui. Première des choses, ce serait bien gentil de déposer peut-être juste votre petite  
présentation auprès de madame Gélinas à l'arrière, si vous l'avez sur CD ce serait encore mieux,  
d'accord?

**M. JULES LAUZON :**

Oui.

660 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

665 J'aurais deux petites questions pour vous : dans un premier temps, vous avez mentionné dans votre mémoire qu'il a été démontré que le transport par oléoduc est de loin le plus sécuritaire. Sur quelle étude ou encore sur quelles données vous vous appuyez pour affirmer cela?

**M. JULES LAUZON :**

670 Oui. D'abord, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, c'est une association nationale. On a des entreprises membres de l'Association, beaucoup en Alberta, donc les raffineurs en Alberta et la pétrochimie en Alberta utilisent en abondance des pipelines, et on a aussi, au niveau de notre programme de gestion responsable, les 60, 70 entreprises qui font partie de l'Association doivent échanger sur leur performance au niveau de la sécurité.

675 Donc, chaque bris, chaque incident relié à un procédé, relié à un pipeline, relié au bris, par exemple, d'un compresseur ou tout ce qui est interruption de production, santé, sécurité, toutes ces informations-là sont colligées et partagées entre les membres. Donc, depuis 25 ans, dans notre secteur, partout où on a des pipelines, il y a jamais eu aucun problème de bris de pipeline ou de fractures. C'est des technologies qui sont utilisées, qui sont utilisées, par les raffineurs et 680 l'industrie de la pétrochimie, qui sont utilisées au moins depuis 25 ans que l'Association existe, et toutes ces informations, on les a pas juste pour le Canada, on les a aussi au niveau international.

685 Chaque pays, il y a 52 pays qui font partie de la grande famille de gestion responsable, dans ces 52 pays-là, il y a des échanges aussi au niveau des incidents et des accidents. Ça fait que quand on dit qu'un pipeline c'est la façon la plus sécuritaire, c'est basé sur des statistiques qui sont fournies aux associations à travers le monde de fabricants de produits chimiques, on est tous interreliés, et c'est aussi – c'est pas ma voix qui fait ça?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

690 En fait, c'est revenu, là. Le problème est résolu.

**M. JULES LAUZON :**

695 Oui.

**M. LOUIS A. RAIL :**

700 Si vous le permettez, moi, ça fait 30 ans que je suis en affaires dans le domaine de la chimie et de la pétrochimie et du raffinage, et puis à Montréal-Est, j'ai travaillé dans les grandes sociétés qui y sont, elles sont toutes, effectivement, reliées par pipeline. Ce n'est pas juste le fait qu'elles soient reliées et qu'elles fonctionnent entre elles sous forme d'échanges, de transferts et autrement, mais comme le monsieur le disait précédemment, au niveau des inspections, elles sont 705 très rigoureuses, les standards sont très élevés.

Effectivement, il y a des sondes intelligentes qui, à tous les sept ans, vont vérifier l'épaisseur de la paroi et l'étanchéité et ces règles-là ont été établies pour l'industrie au Canada et aux États-unis et elles sont suivies, certainement, par les membres de l'Association mais certainement également par les raffineurs, parce que c'est le moyen le plus sécuritaire qui existe c'est une affirmation, je pense, qui n'a jamais été contredite.

710

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Monsieur Lauzon, tantôt vous avez parlé que vous avez eu beaucoup d'informations, est-ce que ces informations-là sont colligées et si oui, est-ce que c'est possible de les mettre à la disposition de la commission?

715

**M. JULES LAUZON :**

Oui. Pour les pipelines?

720

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Exact.

725

**M. JULES LAUZON :**

On a aussi des statistiques au niveau des accidents dans le transport, reliés au transport de nos produits, des produits dangereux.

730

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Ce serait intéressant ça également, oui.

735

**M. JULES LAUZON :**

Je vais monter un petit dossier sur les statistiques qu'on a au niveau du transport et la sécurité des pipelines.

740

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Donc, vous pourrez envoyer le tout à madame Gélinas. Si vous n'avez pas sa petite carte, elle va se faire un plaisir de vous en remettre une.

745

**M. JULES LAUZON :**

Oui, c'est parfait, on va fournir l'information.

750

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

755

Autre question : vous avez mentionné également tantôt dans votre présentation que le transport, là, par pipeline, vous permettrait, au niveau de votre Association, d'avoir une disponibilité supplémentaire pour le transport de vos produits, parce que, bon, en enlevant des trains-blocs sur la voie ferrée, ça va vous permettre d'avoir peut-être un peu plus de disponibilité de ce côté-là.

760

À l'heure actuelle, savez-vous à quelle hauteur la voie ferrée entre Québec et Boucherville, en fait pas Boucherville mais Montréal est utilisée?

**M. JULES LAUZON :**

Pour nos produits?

765

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

770

Bien, en fait, dans l'ensemble. Je ne sais pas si c'est des données que vous possédez, là, mais avec, peu importe, les trains de voyageurs, trains de marchandise, que ce soit pour vos produits ou d'autres produits, à quelle hauteur, est-ce que c'est vraiment qu'il y a une congestion quand même assez importante de l'utilisation de la voie ferrée?

**M. JULES LAUZON :**

775

Il y a une congestion au niveau, surtout au niveau du transport. Il y a des produits qui sont, selon l'Annexe 12, des produits qui sont considérés comme des produits dangereux, c'est à ce niveau-là qu'on a plus de difficultés au niveau de la disponibilité des voies. Parce qu'il y a des limites, on ne peut pas envoyer un convoi ou mélanger des wagons de grain avec des wagons d'autres produits, des produits inflammables. Donc, il y a des contraintes à ce niveau-là et nos produits souvent tombent dans ces contraintes-là. Et quand on libère, parce qu'il y a à peu près 10% des produits qui sont considérés comme des produits dangereux qui sont transportés par voie ferroviaire et ces produits-là, c'est des produits qui donnent le plus de problèmes au niveau de la cédule de transport parce que c'est des produits où il faut s'assurer qu'il n'y ait pas d'incompatibilité. Mais je n'ai pas les statistiques précises, là, c'est nos entreprises qui pourraient fournir ces informations-là, et au niveau de l'Association, on n'a pas l'information.

785

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

790

Donc, au niveau des produits dangereux, à ce moment-là, on peut inclure évidemment les produits qui sont transportés actuellement par les trains-blocs?

**M. JULES LAUZON :**

C'est des produits qui sont inflammables, donc qui sont dans la catégorie, selon l'Annexe 12 de Transport Canada.

795

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait, merci, Monsieur Lauzon. Monsieur Germain?

800

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Tout à l'heure vous avez mentionné, j'imagine que c'est des calculs que vous avez faits, au sujet d'un déficit relatif de la balance commerciale pour l'importation de produits raffinés, vous avez chiffré ça à 800 millions de dollars.

805

**M. JULES LAUZON :**

Oui.

810

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est vous qui avez fait le calcul ou vous avez tiré ça d'une référence?

**M. JULES LAUZON :**

815

Non, non, c'est à chaque année, on a, du ministre du Développement économique régional ou ministre des Ressources naturelles, ça arrive à l'occasion qu'il y a une déclaration comme ça qui est faite à l'Assemblée nationale. C'est des chiffres qui viennent des fonctionnaires. Là, c'est 800 millions, ça a été 600 millions l'année passée, je pense, où on a estimé la perte au niveau de la balance commerciale, mais c'est tout récent. Parce que voilà cinq ans, on n'avait pas ces problèmes-là de balance commerciale.

820

**LE PRÉSIDENT :**

825

C'est un genre d'équilibre entre la production et la consommation?

**M. JULES LAUZON :**

830

Exactement. On a même eu un surplus durant plusieurs années où la balance était positive pour le Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

835

Ce 800 millions-là représente la valeur du raffinage, ni plus ni moins?

**M. JULES LAUZON :**

840 Oui, c'est ça. C'est la marge de raffinage parce que le pétrole, de toute façon, il est importé.

**LE PRÉSIDENT :**

845 Pour le déficit de 100 000 barils par jour.

**M. JULES LAUZON :**

Reliés à peu près à 100 000 barils par jour.

850 **LE PRÉSIDENT :**

Environ. Très bien, je vous remercie. Ça va.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

855 Merci, Messieurs.

**LE PRÉSIDENT :**

860 Merci pour votre témoignage.

Nous allons maintenant inviter le Club de golf de Saint-Simon (1977) incorporée. Alors, j'appelle monsieur Michel Frenière et monsieur Yves Bernier. On va prendre quelques instants pour décharger la présentation.

865

Alors, Messieurs, bonjour, et à vous la parole. Prière de vous identifier pour les fins de la transcription pour ne pas mélanger qui dit quoi.

**Me YVES BERNIER :**

870

Oui. Je vais vous présenter monsieur Michel Frenière, qui est président du Club de golf, et moi-même, Yves Bernier, qui est avocat et qui représente le Club de golf Saint-Simon (1977) inc.

Bonjour Monsieur le président, bonjour Monsieur le commissaire.

875

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Bonjour.

880 **Me YVES BERNIER :**

885 Nos préoccupations, c'est sûr, ici, sont différentes de mes prédécesseurs. Donc vous avez compris que le Club de golf fait partie du trajet sur lequel pourrait passer l'oléoduc Saint-Laurent, donc une des premières préoccupations du Club c'est de s'assurer, en fin de compte, que les travaux vont être faits dans un calendrier... bien, qu'est-ce qu'ils ont peur, c'est que les travaux soient faits, justement, dans un calendrier qui est entre les droits de jeu, c'est-à-dire entre le mois d'avril et la fin du mois d'octobre. C'est sûr que souvent la plupart des travaux de construction de ce genre-là sont faits dans cette période-là – corrigez-moi si je me trompe ou quoi que ce soit.

890 Donc, c'est sûr que l'exécution des travaux de cette façon-là peut entraîner pour un Club de golf, comme vous le savez, des répercussions. Par exemple, parce que certains trous du parcours vont être directement concernés au niveau du creusage et ainsi de suite. Et comme je vous ai fait part un petit peu dans le mémoire, la principale préoccupation est ici aussi de nature écologique.

895 Je vais préciser, c'est que peut-être que je ne l'ai pas assez précisé dans le mémoire, mais c'est qu'il y a deux ans, le Club de golf a eu l'autorisation d'agrandir son parcours par le Tribunal administratif du Québec; c'était un litige qui opposait le Club de golf à la Commission de protection du territoire agricole.

900 Dans le cadre de ce litige-là, c'est sûr qu'il est ressorti que le Tribunal administratif autorisait mais c'était fortement suggéré de conserver une bande d'arbres directement sur le bord de l'autoroute pour le nouveau parcours. Les travaux ont commencé et cette bande d'arbres-là a été conservée. C'est quand même des arbres qui, en moyenne, ont de 15 à 20, même 25 mètres de hauteur et font comme un paravent avec l'autoroute.

905 Vous comprendrez déjà que le bruit de l'autoroute, pour des golfeurs, ça occasionne déjà une certaine problématique. La crainte ici c'est que le projet de l'oléoduc qui va passer, il y a déjà un gazoduc qui passe déjà proche de l'autoroute, donc la crainte du Club de golf ici c'est qu'on enlève cette bande d'arbres-là, ce qui causerait un préjudice quand même très grand au niveau... Je sais bien, c'est sûr qu'au niveau du bruit, ça l'atténue un peu, ça ne l'atténue pas complètement, mais au niveau aussi du parcours, ça peut faire en sorte même d'exposer le Club de golf, outre l'aspect écologique, c'est que les arbres limitent les dangers d'accidents, les balles envoyées vers l'autoroute ou quoi que ce soit.

915 Vous comprendrez que dans ce contexte-là – parce qu'à l'endroit où c'est projeté, c'est quand même très proche de l'autoroute. C'est mitoyen. Il y a le fossé puis après ça il y a le gazoduc puis il y a une bande d'arbres, et c'est directement vers l'autoroute. Ça fait que certains frappeurs maladroits peuvent vraiment entraîner une problématique plus grande.

920 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

C'est bon pour les gauchers, ça.

925 **Me YVES BERNIER :**

C'est ça, exactement.

**M. MICHEL FRENIÈRE :**

930

Mais on pourrait parler des droitiers.

**LE PRÉSIDENT :**

935

Excusez-moi. Monsieur Lafond a dit ça parce que je suis gaucher, c'est pour ça.

**Me YVES BERNIER :**

940

O.K., ça vous était adressé directement.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Mais faites-vous en pas, il n'est pas toujours gauche.

945

**Me YVES BERNIER :**

950

Bon. Au surplus aussi, bien vous comprendrez que dans ce contexte-là, on ne sait pas combien de temps prendrait l'exécution des travaux directement sur le Club de golf, mais le bruit occasionné par la machinerie, à savoir le creusage, peut être un inconvénient additionnel. Parce que ce club-là, il faut comprendre aussi qu'étant situé à proximité de l'autoroute, ils prennent beaucoup de membres à la journée.

955

Donc, s'il y a des travaux, ça peut aussi enlever une certaine clientèle. Le Club est quand même soucieux à ce niveau-là aussi, de cet aspect-là ici, parce que ça peut entraîner éventuellement un certain dédommagement ou quoi que ce soit à ce niveau-là, ça fait que le Club veut garder une porte ouverte.

960

On ne s'oppose pas au projet mais entend en même temps être dédommagé à ce niveau-là, s'il perd un niveau d'achalandage X ou un revenu X pendant l'exécution des travaux. Ça dépend encore comment ça va se produire.

965

Vous avez vu aussi dans le mémoire, je vous parle de suggestions, c'est sûr qu'idéalement, les travaux, s'ils étaient exécutés en dehors des périodes de jeu, ce serait ça, l'idéal. C'est sûr que tout arbre qui serait enlevé devrait être remplacé dans la mesure du possible. On se comprend que si à cause des tuyaux on ne peut pas mettre des arbres à racines profondes ou quoi que ce soit, il faut quand même que ce soit remplacé, soit par des conifères qui peuvent être une source alternative puis qui habituellement n'ont pas des racines profondes, mais ça, c'est plus des experts en la matière qui pourront se prononcer.



970 C'est sûr aussi qu'au niveau de la tourbe, du gazon, de tout le système d'irrigation, le système de drainage qui pourrait être touché, tout ça pourrait être affecté aussi et donc, en conséquence, le Club, il est soucieux à ce niveau-là que ce soit compensé ou dédommagé ou remis dans l'état où c'était auparavant.

975 Donc, je pense que j'ai fait passablement le tour, l'intervention n'était quand même pas très longue par rapport à ça, je vais juste vérifier... O.K. Aussi, en fin de compte, le Club, toujours dans un esprit d'environnement, dans le nouveau parcours, justement, a conservé à peu près 40% des arbres. C'est situé vraiment dans un boisé et à ce niveau-là aussi, ils tiennent à souligner qu'eux autres n'utilisent aucun pesticide ou presque pas d'herbicide, contrairement à beaucoup  
980 d'autres clubs et donc sont vraiment soucieux de l'environnement et par rapport au projet, on comprend que ça se fait vraiment à proximité de l'autoroute, on comprend que les impacts doivent être les moindres par rapport à l'environnement.

C'est tout, merci.

985

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on vous remercie pour votre présentation. On a regardé ça en détail, cette question du Club de golf, parce que selon notre compréhension lorsqu'on a examiné le projet, bon, il appert  
990 que le tracé privilégié par le promoteur passe sensiblement plus au nord du Club de golf. Ce tracé que vous mentionnez, là, qui pourrait passer sur le terrain du Club de golf est un tracé privilégié par différentes MRC de la région, là, ce qu'on comprend également.

On a examiné aussi – le promoteur, lorsqu'il a évalué ses options de tracé, ce que j'en  
995 comprends aussi, voulait contourner le golf. Donc, même si le promoteur voulait utiliser ce qu'on appelle l'emprise Esso, lorsqu'il arrivait au terrain de golf, on voit qu'il a fait des sous-variantes qui contournaient le terrain de golf.

Bien entendu, tout à l'heure nous allons avoir les gens des MRC, des trois MRC : MRC  
1000 Lajemmerais, MRC Les Maskoutains et MRC de La Vallée-du-Richelieu, qui seront les derniers à passer cet après-midi. Eux ont dans leur mémoire, à la fin, dans l'annexe de leur mémoire, donnent le tracé, eux, alternatif, dit alternatif, qu'ils proposent.

Alors, effectivement, on voit que ce tracé franchirait le terrain du Club de golf à l'extrémité  
1005 sud, c'est-à-dire le long de la 20. Effectivement, ça illustre une problématique intéressante, notamment lorsque vous parlez d'une bande d'arbres à conserver parce que, là, on dit... si le promoteur dit : j'ai besoin d'une emprise, même s'il essaie de la limiter à 12 mètres, c'est sensiblement plus large que l'emprise Esso actuelle, et pour les travaux, bien ça veut dire qu'il peut avoir besoin de près de 100 pieds de large pour s'exécuter.

1010

Donc ça, ça illustre un peu les discussions que nous avons aussi hier avec les gens de l'UPA qui proposent un tracé alternatif, dans le sens que la commission, elle, son réflexe est de dire : bien, il faut s'assurer qu'il y a une véritable évaluation comparative qui est faite des tracés pour connaître les avantages et les inconvénients de chacun des tracés.

1015

Je crois que ça illustre bien, là, que, bon, le tracé proposé par les MRC peut aussi comporter certaines problématiques très particulières.

**Me YVES BERNIER :**

1020

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

1025

Que vous avez bien illustrées, je crois, dans votre mémoire.

**Me YVES BERNIER :**

Effectivement, et c'est ça, on demande à la commission justement d'en tenir compte.

1030

**LE PRÉSIDENT :**

Pour ce qui est du point plus particulier, effectivement, dans vos demandes pour un calendrier de travail, si jamais cette option-là était retenue, j'ai retenu, j'ai souligné en orange une partie :

1035

*« Enfin, la construction de ce projet entraînera assurément des troubles et des inconvénients dont certains sont prévisibles et d'autres non, et à ce titre, le Club de golf Saint-Simon (1977) incorporée veut s'assurer que des discussions et/ou des ententes seront possibles lors de la réalisation des travaux, afin que des dispositions soient prises pour tenter de minimiser ceux-ci. »*

1040

Bon. On prend une note, nous allons adresser une question par écrit au promoteur. Elle n'est pas encore formulée mais nous allons la formuler, justement, dans l'hypothèse où le pipeline passait sur la propriété, ça impliquerait quoi, au niveau calendrier des travaux, exemple. Donc, la réponse que les gens d'Ultramar vont nous fournir devrait être par écrit, nous allons la rendre publique. Ça fait qu'à ce moment-là, je vais vous inviter à surveiller le site Internet. Bien entendu, on va essayer de la faire envoyer, peut-être à la fin de la semaine, là, on va probablement essayer de contacter, on a des analystes à Québec, là, pour qu'ils nous fassent un projet de questions à envoyer le plus rapidement possible aux gens d'Ultramar pour voir leur réponse devant une situation comme ça.

1045

1050

Alors ça, on pourra revenir. En tout cas, je vous invite à suivre la réponse.

1055

Oui, Monsieur Lafond?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1060 Et peut-être que nos analystes à Québec écoutent présentement sur Internet le déroulement de cette séance de cet après-midi.

**Me YVES BERNIER :**

1065 Ce serait vraiment bien.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1070 Est-ce que vous auriez l'amabilité de déposer une copie de la décision du TAQ, si c'est possible?

**Me YVES BERNIER :**

1075 En fait, je peux déjà vous référer, j'ai ici – on pourrait en tirer une copie aujourd'hui – j'ai ici, moi, le numéro de dossier du TAQ, donc c'est facilement accessible par après, je peux le donner directement. C'est le TAQ : STE-M-100 172-0412. Donc, c'est la décision qui est facilement accessible, mais je peux en laisser aussi une...

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1080 Oui, si vous pouvez en laisser une copie peut-être à madame Gélinas à l'arrière.

**Me YVES BERNIER :**

Je n'ai pas de copie mais je peux en laisser une à madame Gélinas.

1085 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Ou encore ici, probablement en demandant, là, à la réception, ils seront sûrement en mesure de vous faire une photocopie et ça ne coûtera pas trop cher, j'espère.

1090 Monsieur le président du Club de golf, vous avez combien de membres à temps plein?

**M. MICHEL FRENIÈRE :**

1095 C'est une moyenne de 150.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1100 150. Et vos membres journaliers, finalement, qui s'arrêtent, comme monsieur Bernier le disait tantôt, ça varie, j'imagine?

**M. MICHEL FRENIÈRE :**

1105 Bien, on appelle ça, nous autres, dans notre jargon, des « green fees », là. Ça varie d'une saison à l'autre, là, mais on a un achalandage quand même assez régulier, là, et puis il faut être conscient qu'il y a déjà un pipeline qui traverse notre terrain de golf et puis ça joue déjà par-dessus le pipeline. Ça a été, ça fait partie du terrain de jeu, ça fait que c'est sûr que là, il va y avoir des obstacles, j'imagine, bulldozer, pelles mécaniques, là, qui va falloir certainement contourner, là, ou changer le tracé pour le temps des travaux, parce que ça passe déjà tout près du pipeline actuel.

1110 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Quand vous parlez du pipeline, c'est le gazoduc, je présume?

1115 **Me YVES BERNIER :**

Oui. Mais je pense que pour répondre à votre question, parce que je suis quand même assez bien informé par rapport à ça, il y a quand même beaucoup de – l'expression – *green fees*, là, il y en a quand même beaucoup de joueurs. Je pense que c'est une bonne partie du revenu parce que comme vous voyez, le nombre de membres, 150, c'est quand même pas beaucoup pour un Club de golf.

1125 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Effectivement.

**Me YVES BERNIER :**

1130 Donc le Club de golf, c'est d'ailleurs des représentations aussi qu'on avait faites aussi à la CPTAQ ou devant le TAQ, justement, que le Club de golf, pour sa survie, dépendait beaucoup, justement, de son agrandissement mais aussi des membres qui passaient de l'autoroute, par exemple tous les *green fees*, parce qu'eux autres représentent quand même une bonne source de revenu.

1135 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parce qu'antérieurement, c'était un 9 trous, puis maintenant vous êtes, avec les...

1140 **Me YVES BERNIER :**

Ils sont en train de développer, exactement, un 18 trous.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1145 Vous êtes en train de faire un 18 trous.

**Me YVES BERNIER :**

1150 Le parcours va être prêt complètement dans deux ans.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1155 Est-ce que vous avez déjà regardé ou encore évalué sommairement les pertes financières que pourrait occasionner la construction de cet oléoduc si jamais le tracé retenu ne serait pas celui du promoteur mais celui qui est proposé, qui est envisagé...

**Me YVES BERNIER :**

1160 Bien, à ce stade-ci, c'est pour ça que j'ai gardé, j'ai émis des réserves parce qu'à ce stade-ci, c'est assez difficile à évaluer quand on ne sait pas combien de temps que les travaux vont s'exécuter directement sur le parcours du Club. Donc ce parcours du Club, je pense qu'il est à peu près, linéaire, au moins un kilomètre et demi à deux kilomètres, je pense que c'est un kilomètre et demi, je crois, donc ça dépend, l'impact à ce niveau-là, combien de temps que ça va prendre.

1165

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et ça dépend également, là, du temps de la construction. C'est certain que si c'est en avril, il y a peut-être un peu moins de monde qu'il va y en avoir au mois de juillet.

1170

**Me YVES BERNIER :**

Effectivement. Effectivement, c'est pour ça que je mentionnais aussi l'aspect, que je faisais état de la saison qui débutait toujours à peu près le 10 avril, pas cette année, par contre cette année on a joué jusqu'au 15 janvier, je pense. Mais c'est pour ça que je faisais état de ça, parce que c'est sûr qu'en dehors de ces périodes-là, l'impact est très minime, en autant que tout soit remis en état. Par contre, on se comprend bien que si les travaux sont exécutés pendant la saison de golf, plus encore quand c'est rendu au mois de mai, juin, juillet, août, dans la période où vraiment c'est très couru, bien là, à ce moment donné là, l'impact est plus grand.

1180

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et à l'heure actuelle, est-ce que vous avez eu des discussions avec le promoteur?

1185

**Me YVES BERNIER :**

Non, il n'y a pas eu de discussions à ce niveau-là.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1190

Aucune approche non plus?

**M. MICHEL FRENIÈRE :**

1195 Bien oui, je pense que j'en ai déjà eu, là, mais ça a toujours été assez simple comme discussions. J'ai toujours préféré qu'il nous laisse tranquilles puis qu'il ne passe pas chez nous. Mais là, je me suis rendu compte qu'il faut s'impliquer puis mettre une bonne volonté de notre côté, là, ça fait que c'est pour ça qu'on est ici aujourd'hui.

1200 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait, merci, Messieurs. Moi, je n'ai pas d'autres questions.

**LE PRÉSIDENT :**

1205 Ça va également pour moi. Alors, merci pour votre présentation.

**Me YVES BERNIER :**

1210 Merci, bonne journée.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1215 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1220 Nous allons maintenant appeler madame Marie-Josée Ferron représentante de Gesco Lussier et Gestion Gaby Lussier.

Bonjour, Madame.

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1225 Bonjour.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1230 Bonjour.

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1235                   Moi, je vais faire de la lecture un petit peu. Je ne sais pas si vous avez eu le temps de lire le mémoire?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1240                   Nous avons eu le temps d'en prendre connaissance.

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

                      Donc nous, c'est une opposition au projet.

1245                   **(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**LE PRÉSIDENT :**

                      On vous remercie pour votre présentation.

1250

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

                      Si je comprends bien, Madame Lussier...

1255

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

                      Ferron.

1260                   **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

                      Madame Ferron, je m'excuse, je me suis trompé, c'est madame Ferron effectivement, si je regarde la photo qui est le site de Lussier Centre du camion, donc le terrain à l'heure actuelle, il est utilisé à peu près jusqu'à la limite des lignes électriques ou pas loin?

1265

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

                      Ça dépasse les lignes électriques.

1270                   **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

                      Ça dépasse un peu les lignes électriques?

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1275

                      Oui. C'est jusqu'aux limites du terrain.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1280 C'est ça. Quand vous parlez aux limites du terrain, ça va jusqu'où de l'autre côté à peu près, là?

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1285 C'est jusqu'à la... On voit ici, là, sur la photo qu'il y a un genre d'espèce de rigole, de fossé ou de décharge, dépendamment.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1290 Oui, c'est ça, où il y a la lisière?

**LE PRÉSIDENT :**

1295 Le ravin, oui, le petit ravin.

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

Oui.

1300 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Jusque là.

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1305 Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1310 O.K., et cette partie-là donc ça vous appartient et à l'heure actuelle, j'imagine que vous louez ça pour la culture?

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1315 Non, c'est utilisé jusqu'au bout.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1320 Jusqu'au bout?

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**



Ça l'a 1.6 kilomètre et les 1.6 kilomètre sont utilisés en entreposage de pièces, de camions.

1325

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

O.K.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

Au-delà, lorsqu'on...

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1335

C'est un cultivateur qui a ça de l'autre côté.

**LE PRÉSIDENT :**

1340

Donc c'est en terre cultivée. Ça aussi, nous avons pu regarder le tracé proposé par Ultramar, selon la figure que nous avons consultée, la conduite, il y a un genre de lisière boisée, là, qu'on voit assez mince à l'arrière des pylônes, qui est en milieu agricole cultivé, bon, ça correspond à l'emplacement d'un ravin. Selon ce qu'on comprend, lorsqu'on regarde le plan, c'est que l'entreprise Ultramar, bon, si c'est ce tracé-là qui est réalisé, projette de contourner, de passer de l'autre côté de ce ravin-là.

1345

Si tel était le cas, si on comprend bien, ça veut dire qu'à ce moment-là ça ne vous poserait pas de problème.

1350

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

1355

O.K., si cette hypothèse-là était retenue. Par contre, dans le cas du tracé proposé par les MRC, c'est ça, j'ignore à quel endroit le tracé, si à cet endroit-ci, dans ce secteur-ci, si le tracé qu'eux autres privilégient est situé le long de la 20 ou s'il contourne par l'arrière, là, c'est ça, c'est une autre vérification...

1360

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

Parce que s'il est si tué le long de la 20, on a la même problématique avec notre...

1365

**LE PRÉSIDENT :**

La même problématique.

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1370

Avec l'autre entreprise qui est Camions Excellence Peterbilt.

**LE PRÉSIDENT :**

1375

C'est ça, il y a une figure plus loin – ça, ça correspond à l'autoroute 20?

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

Oui.

1380

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est encore vous autres?

1385

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

Oui, c'est Camions Excellence Peterbilt et Camions Lussicam.

**LE PRÉSIDENT :**

1390

Et à votre connaissance, est-ce qu'il y a un pipeline d'Esso qui...

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1395

Oui. Pas de Esso, c'est celui du gazoduc TQM.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est le gazoduc TQM.

1400

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1405

Gazoduc TQM qui passe... Bien, on a déjà des contraintes avec le gazoduc TQM. Présentement, on est avec la municipalité de Saint-Mathieu pour pouvoir avoir accès, parce qu'on a... présentement on est saturé, on ne peut plus agrandir. Même, on est illégal, dans le sens que notre stationnement d'employés excède en zone agricole, puis on essaie de faire le dézonage de cette parcelle-là auprès de la Municipalité, de la MRC et puis de la CPTAQ.

**LE PRÉSIDENT :**

1410

Très bien. Ça fait que vos préoccupations sont vraiment à l'effet...

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1415

Donc, pour nous autres, on ne peut pas dire qu'on va... parce qu'il y a tout le temps la zone où on ne peut pas passer. Gazoduc TQM nous a donné, pour cet emplacement-là, nous a donné l'autorisation d'avoir un stationnement mais on ne peut pas avoir accès plus loin, puis on ne peut pas dire que c'est des... La machinerie au printemps puis à l'automne quand il y a beaucoup d'eau, on ne peut pas passer sur ces parcelles-là de terrain.

1420

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je pense que ça éclaire bien la situation.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1425

Moi, j'aurais juste une petite question, pas de compréhension mais juste pour bien clarifier les choses, est-ce que vous venez ici au nom de Gesco Lussier ou encore de Gestion Gaby Lussier ou encore au nom de Groupe Lussier.

1430

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

1435

Ce sont tous les mêmes propriétaires, c'est la famille Lussier qui est, en fait, Gesco Lussier détient les parts de Camions Excellence Peterbilt, Gestion Gaby Lussier. Gesco Lussier est propriétaire foncier de Camions Lussicam le long de l'autoroute Trans-Canadienne, mais c'est Gestion Gaby qui est propriétaire du terrain agricole à l'arrière de la propriété de Gesco et Gestion Gaby est propriétaire au 1341, au village de Sainte-Julie, le lot 263.

Mais tout ça, les actionnaires c'est la famille Lussier.

1440

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

C'est la famille Lussier. Donc, on pourrait dire dans le fond que c'est le Groupe Lussier que vous représentez en bout de ligne.

1445

**MME MARIE-JOSÉE FERRON :**

Le Groupe Lussier, c'est en plein ça.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1450

Parfait. Merci, Madame Ferron.

**LE PRÉSIDENT :**

1455 Alors, nous vous remercions.

Nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre à 15 h 05 avec la Société de développement économique Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est.

1460 **PAUSE**

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonjour Monsieur.

1465

**M. JEAN GAUTHIER :**

1470 Bonjour, Monsieur le président. Bonjour, Monsieur le commissaire. Alors, nul besoin de vous dire que la présentation qu'on va faire de notre mémoire en est une de préoccupation et de développement économique, parce que la SODEC, qui est un centre local de développement qui est installé dans l'Est de Montréal avec les territoires de Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et Montréal-Est, nous avons comme principal objectif de garder un haut niveau de développement économique sur notre territoire.

1475 On a aussi, comme préoccupation, de renforcer ce qu'on appelle les secteurs industriels forts, dont la chimie et la pétrochimie en sont un. D'ailleurs, on a joint à notre mémoire à madame Gélinas, notre Plan d'action local pour l'économie et l'emploi – 2005-2008, qui est notre plan d'action pour 2005-2008 et qui démontre que la pétrochimie est un secteur fort dans notre territoire.

1480

Enfin, on a aussi comme préoccupation de favoriser les nouveaux emplois. Alors, c'est un peu la vocation de notre centre local de développement qui s'appelle communément la SODEC.

1485 Évidemment, au niveau du projet, je ne reviendrai pas en détail à partir de Lévis jusqu'à Montréal-Est, nous, on est à l'autre bout de la lorgnette, on reçoit la fin du pipeline, on reçoit les résultats, alors bien sûr ce projet-là est un projet d'investissement important de 250 millions qui va créer, durant sa création, 2 000 emplois et à la fin, les 13 emplois permanents pour nous, sont importants parce qu'il y en a une partie qui vont être à Montréal-Est, au terminal, pour pouvoir permettre de gérer ce pipeline.

1490

1495 On affirme aussi que la nouvelle conduite aura l'avantage de permettre un ajustement constant du débit en fonction des variations de la demande – et là, on a parlé de la demande entre le Québec et l'Ontario et présentement le Québec recevait avant son pétrole de l'Ontario, maintenant c'est l'Ontario qui est en demande, alors c'est quand même positif pour ce qui est de nous.

1500 On rappelle aussi que la pétrolière, la raffinerie d'Ultramar est une des plus importantes au Canada, la deuxième, en fait, et elle représente 50% de la production des produits raffinés de la province. Donc pour nous, la raffinerie d'Ultramar est un partenaire important dans notre territoire et ce projet qui les concerne nous concerne aussi comme développeur économique.

1505 En fait, les principales raisons de notre intérêt au projet sont, comme je l'ai souligné tantôt, en fait, le déficit de production qu'il y a avec le Québec et l'Ontario qui doivent importer les 100 000 barils dont on a parlé précédemment, et avec l'installation d'un pipeline, ça permettrait d'envoyer les produits raffinés et on pourrait les envoyer facilement vers l'Ontario.

1510 Un deuxième point qui est une raison de notre intérêt au projet, c'est la consolidation d'une industrie de pointe. Bien sûr, en plus de la valeur ajoutée, la hausse de la production à la raffinerie de Lévis consolidera au Québec une industrie de pointe qui a déjà connu ici, au Québec, des jours meilleurs, sans oublier qu'elle servira à consolider le plan énergétique québécois qui veut qu'on ait le plus possible des ressources autochtones pour nos produits pétroliers.

1515 Une autre raison, et là ça va directement, ça concerne directement le BAPE, c'est bien sûr l'amélioration de l'environnement et de la sécurité, parce qu'on sait tous que le pétrole est acheminé actuellement par ce qu'on appelle des trains-blocs entre Lévis et Montréal et par le transport maritime.

1520 Alors, si le transport se fait par oléoduc, il y aura sûrement une baisse à ce niveau-là, tant au niveau des trains-blocs que du transport par navire, et on y reviendra un peu tantôt.

En fait, il y a aussi la création d'emplois qui est un autre centre d'intérêt pour nous, parce qu'une fois ce projet-là réalisé, on mentionnait tantôt qu'il y aura près de 125 millions qui seront versés en salaire, donc c'est important.

1525 En fait, les nouveaux postes spécialisés, qui seront des emplois permanents, seront, je dirais peut-être pour la plupart, sur les 13, là, mettons entre 6 et 10, là, qui seront à Montréal-Est parce que c'est là que se fera l'acheminement du pétrole raffiné vers l'Ontario.

1530 En fait, en plus, un autre intérêt pour nous c'est que ces postes-là étant créés dans notre territoire, il y a des dépenses locales qui se feront en plus, donc que ce soit l'entretien, la surveillance, et cetera, toutes ces dépenses-là se feront dans notre territoire, ce qui augmente d'autant la valeur du territoire. Et enfin, le projet va consolider le secteur fort qui est la pétrochimie, qui a besoin, diablement besoin, de se renforcer et conséquemment pour nous, c'est une augmentation nette de la valeur du chiffre d'affaires du territoire et ce n'est que positif.

1535 Donc, en fait, quand on regarde les deux options, il y a bien sûr, comme on parlait précédemment, le train-blocs et le navire côtier et ces trains-blocs-là qui partent de Lévis sont à peu près à sept à huit convois hebdomadaires et s'il y a une augmentation de production à Lévis, il y a évidemment une augmentation de ces trains-blocs-là qui partent de Lévis et qui arrivent à Montréal-Est et qui dit trains en plus grande quantité, bien dit plus de pollution, plus de bruit, plus de problèmes au niveau des accidents éventuellement.

1540

1545 Alors, on sait que le train-blocs peut être victime d'accidents et on se rappellera, pour les mémoires, que dans le bout de Saint-Hilaire il y a déjà eu un accident où il y avait eu la mort de deux chemineaux.

1550 Donc, on a des réticences par rapport à ce train-blocs et au navire côtier, compte tenu que les deux augmentent la pollution. Les trains-blocs passeraient de 68 à 85 par semaine, c'est des informations qu'on a directement de notre partenaire, et en plus de passer dans les zones fortement urbanisées, là, près de Montréal, entre autres, Saint-Hilaire, Beloeil, Saint-Basile, et cetera, et Longueuil, et quand il arrive à Montréal, sur l'île de Montréal, bien c'est quand même un secteur assez urbanisé, ce qui fait que le train-blocs – et le navire, bien c'est la même chose. Au niveau du navire, c'est quand même de la pollution au niveau des gaz à effet de serre et le moins il y en aura, le mieux ce sera.

1555 Donc, la réalisation du pipeline permet d'éliminer en grande partie ce transport par train et par navire.

1560 Donc on dit, nous, simplement, que sans être parfait, le projet de l'oléoduc prend un grand nombre d'avantages. C'est un moyen de transport qui est plus sûr, plus efficace pour ce genre de produit et plusieurs organismes fédéraux confirment d'ailleurs cette façon de transporter le pétrole qui fait qu'à un moment donné, c'est quand même plus simple, il n'est pas en surface.

1565 En fait, le pipeline, une fois les travaux, bien sûr, faits, et là on ne rentre pas dans les détails où ils peuvent passer, comme disait tantôt la dame, sur les terrains où là il y a des problèmes, nous on dit : de façon générale, le transport par pipeline va permettre de transporter le pétrole sans être exposé aux bris mécaniques, sans être exposé aux conditions climatiques, sans être exposé, à toutes fins utiles, à l'épreuve des perturbations puis des relations de travail. Donc, c'est quelque chose de simple.

1570 Le pipeline, on dit aussi que c'est quelque chose de plus flexible et qui permet de réduire, on se répète, l'émission des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

1575 Alors, de cette façon, nous croyons que le projet d'oléoduc est la façon la plus adéquate de réaliser ce projet parce que de toute façon, je pense que c'est important qu'on soit capable de répondre à la demande, et il faut trouver une façon, et cette façon prévue par le partenaire qui est Ultramar, nous croyons que c'est une façon la plus adéquate. Ce n'est peut-être pas parfait, mais qui tient le plus compte possible de l'environnement.

1580 Donc, en conclusion, on dit que dans un premier temps, au niveau économique local, la pétrochimie, qui constitue un des six secteurs prioritaires de notre Plan local pour l'économie et l'emploi, sera valorisée.

1585 Dans un deuxième temps, la pétrochimie, qui occupe une place historique dans l'Est de Montréal, pourra en bénéficier et ce projet de pipeline assurerait à coup sûr, la pérennité du terminal de Montréal-Est, parce que si on n'est pas capable de faire ce pipeline, peut-être que le

transport par train-blocs et par navire va créer peut-être des problèmes qui fait qu'à un moment donné, le pétrole va être pris ailleurs. On espère que ce sera pris de Lévis.

1590 Et dans un troisième temps, et encore là je rappelle que ça a un rapport directement avec  
le BAPE, les facteurs environnementaux, tels que spécifiés antérieurement, donnent une  
dimension, appelons la comme ça, verte, à ce projet-là. Quand on parle de l'économie des gaz à  
effets de serre globaux, de la réduction de la pollution par le bruit, des dangers d'accidents  
environnementaux, l'économie d'énergie et ça milite en faveur de la construction du pipeline entre  
1595 Lévis et Montréal-Est.

Alors nous, en tant qu'organisme de développement économique local, la SODEC Rivière-  
des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal Est, on reconnaît que ce pipeline, ce projet de  
pipeline, ça va augmenter la valeur de notre chiffre d'affaires du territoire et au niveau économique,  
1600 si c'est fait dans l'art, ça ne peut qu'être bon pour le territoire et pour le Québec en général.

Alors, c'est un peu notre position vis-à-vis cet oléoduc, Monsieur le président, Monsieur le  
commissaire.

1605 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci Monsieur Gauthier pour votre mémoire. Tout à l'heure, vous avez mentionné  
dans votre mémoire en page 4, vous faites allusion à des passages à niveau – bon, j'ignorais qu'il  
y avait des passages, on savait qu'il y avait des passages à niveau à Drummondville, entre autres,  
1610 mais à Montréal-Est, vous parlez qu'il y a un passage... un ou des passages à niveau à Montréal-  
Est?

**M. JEAN GAUTHIER :**

1615 Oui, il y a des passages à niveau à Montréal-Est près des raffineries, près du boulevard  
Métropolitain, il y a des passages à niveau et actuellement, tous les matins, il y a un blocage là, à  
ces passages à niveau, parce que les trains passent régulièrement et ils passent déjà beaucoup,  
que ce soit les trains pour les raffineries ou les trains de marchandise, parce qu'ils passent par la  
voie et si on augmente, ça va encore augmenter l'engorgement au niveau des passages à niveau  
1620 à Montréal-Est.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Dans ce cas-ci, on parle, bon, actuellement d'autour de huit par semaine, donc le train  
vient et repart. Si le projet était bloqué pour quelconque raison et Ultramar devait recourir à des  
trains, ce qu'on en comprend, dans les explications du promoteur, bien ça pourrait faire plus de  
trains et des trains plus longs.

1630 **M. JEAN GAUTHIER :**

Logiquement, c'est ce qui pourrait se passer, des trains plus longs et plus de trains, effectivement.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1635

À l'heure actuelle, ça peut prendre combien de minutes, le passage d'un train-blocs?

**M. JEAN GAUTHIER :**

1640

Je vous dirais que ça dépend des trains-blocs mais entre 8 et 15 minutes, dépendant des trains, et ça c'est les trains-blocs, et s'il y a un train pas longtemps après qui suit au niveau des marchandises, c'est plus long. Mais le matin, moi, personnellement, parce que quand je dois me rendre, je dois passer par les passages à niveau, c'est souvent entre 8 et 15 minutes, là, et aussi le soir. Le soir, bon, bien on s'en va chez nous, c'est peut-être moins pire, là, mais on est plus fatigué. Mais, bon, ce n'est pas une question de fatigue, c'est plus une question d'environnement mais en même temps, c'est bruyant, les trains, c'est assez bruyant puis en plus, bien il y a les gaz à effet de serre. Alors, ce n'est pas agréable de passer régulièrement aux passages à niveau quand il y a beaucoup de circulation de trains. Et dans notre territoire à Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies, il y en a beaucoup.

1645

1650

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Je vous remercie.

1655

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez des attentes donc, outre vos aspects de création d'emplois, les principales attentes que vous avez face à ce projet-là pour Montréal-Est, c'est quoi? Ça pourrait entraîner du développement chez d'autres entreprises?

1660

**M. JEAN GAUTHIER :**

C'est que quand dans un territoire de développement économique il y a des grandes entreprises, comme les pétrolières ou des grandes entreprises manufacturières ou des grandes entreprises comme Interquisa, quand ces grandes entreprises-là sont en bonne santé financière et qu'elles produisent très bien, il y a toujours un effet de ce qu'on appelle, de réseautage ou d'essaimage au niveau des entreprises.

1665

1670

Alors, ces entreprises-là demandent des sous-traitants, des sous-contrats et souvent, il y a des entreprises qui naissent de ces grandes entreprises-là et plus ces entreprises-là sont en bonne santé financière, plus le reste du territoire peut l'être, compte tenu de l'essaimage et du réseautage qui peut exister.



1675           Donc, si la raffinerie de Montréal-Est au niveau de Ultramar, la pérennité est assurée, bien  
pour nous, au niveau du développement économique, c'est important, parce que actuellement, les  
pétrolières ont un rôle important à jouer mais le pétrole, bon, même si les compagnies pétrolières  
ne sont pas les compagnies les plus pauvres, on en convient, la production, si on n'est pas  
capable de répondre à la production, bien les pétrolières, les produits vont se prendre ailleurs, et ils  
1680           ne seront plus pris d'ici au Québec, ils vont être pris soit de l'Alberta ou ailleurs, là, mais si c'est au  
Québec, il faut essayer de garder la production que l'on a.

**LE PRÉSIDENT :**

1685           Très bien. Alors, ce que je comprends, vous dites : une pétrolière qui investit massivement,  
ça envoie des signaux positifs dans le secteur, donc d'autres entreprises pourraient se dire : bien,  
étant donné que ces gens-là investissent, je peux prendre un risque d'affaires moi aussi et investir  
à mon tour. C'est un peu le réflexe que vous pensez.

**M. JEAN GAUTHIER :**

1690           Vous avez tout à fait bien compris. Et dans l'Est de Montréal où on est, on en a diablement  
besoin. L'Est de Montréal a besoin de se développer et on a eu, dans les années 80, fin 80, début  
90, là, les pétrolières qui ont fermé et ça a créé des problèmes qui ne sont pas encore tous  
résolus. Mais ce n'est pas uniquement la seule raison par contre. Il ne faut pas non plus qu'on dise  
1695           que les pétrolières sont la cause de tout.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1700

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Merci.

1705           **M. JEAN GAUTHIER :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1710

Nous allons maintenant inviter monsieur Denis Durand de Jarislowsky, Fraser Ltée.

**M. DENIS DURAND :**

1715

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

1720           Bonjour, à vous la parole.

**M. DENIS DURAND :**

1725           Merci beaucoup. Alors Messieurs les commissaires, mon nom est Denis Durand, je suis économiste de formation, je me présente aujourd'hui en mon nom personnel et non pour une entreprise en particulier.

**LE PRÉSIDENT :**

1730           D'accord.

**M. DENIS DURAND :**

1735           Je dois souligner cependant qu'étant donné mes activités au niveau du placement, je suis relativement peut-être un peu connu de la scène financière et donc je suis gestionnaire, conseiller en placement pour une firme qui s'appelle Jarislowsky, Fraser limitée qui gère des actifs de 63 milliards de dollars.

1740           Nous n'avons pas de relations directes avec le promoteur; des relations indirectes, je n'en connais pas, mais il pourrait en exister si jamais le promoteur investissait dans des fonds qui sont, en fait, qui sont gérés par notre firme. Comme il y a des milliers et des milliers d'investisseurs, vous n'avez pas le nom nécessairement de tous ceux qui investissent dans les fonds que vous gérez pour une tierce partie. Donc je ne pourrais pas vous dire s'il y en a effectivement et pour combien.

1745           L'intérêt pour le projet, c'est que j'ai fait mes études de maîtrise à l'Université Laval avec le Groupe de recherche en économie d'énergie, monsieur Antoine Ayoub, donc j'ai une certaine connaissance du milieu pétrolier et j'ai été analyste pétrolier pour la Caisse de dépôt de 1975 à 1978.

1750           J'ai toujours maintenu un intérêt pour la question pétrolière et lorsque j'ai lu les documents de la commission et ainsi de suite, et que j'ai lu, oui, effectivement j'ai lu les transcriptions, plus que 1 000 pages, en fait, de toutes les soumissions qui vous ont été présentées et tout ça, même si des fois il y avait de la répétition et ainsi de suite, je comprends très bien ça, mais je me suis aperçu que j'avais un intérêt pour le projet, un intérêt certain, que je me disais, il y a environ une quinzaine d'années : tôt ou tard, un tel projet va survenir au Québec, va être nécessaire, et je l'espère, et ce projet est arrivé, finalement; et je me suis dit également aussi, quel était le but, en fait, des audiences du BAPE, et je me suis surpris aussi à analyser le nombre de présentations et de voir que l'intérêt environnemental écologique de l'ensemble des Québécois semblait être mis en jachère, ni plus ni moins, pour plaire aux agriculteurs, et qu'on était en période de... ce n'est pas  
1760           considéré, on considère, en fait, les intérêts de chacun des agriculteurs qui vont être touchés.

1765 Ce qui m'a surpris également, c'est le nombre d'agriculteurs qui peuvent être touchés  
 1770 parmi les 700 mais il ne faudrait pas oublier au Québec, qu'il y a plus que 700 agriculteurs  
 également. Et lorsque j'ai regardé le projet, je me suis dit également aussi : selon les modes de  
 transport qui seraient utilisés pour transporter la quantité supplémentaire de produits pétroliers qui  
 vont être produits, non seulement maintenant, dans deux ans, par la société Ultramar, mais  
 également ceux qui vont être transportés dans trois ans, dans quatre ans, dans cinq ans, parce  
 que je suis éminemment convaincu que ce projet-là va peut-être même nécessiter une expansion  
 dans quelques années, à cause des conditions d'approvisionnement pétrolier au Québec et dans  
 l'ensemble canadien.

1775 Alors, je me suis dit également aussi qu'il n'y avait pas d'audience pour les gens qui  
 allaient naviguer sur le fleuve, qui allaient se servir du fleuve, qui allaient profiter des eaux du  
 fleuve, il n'y avait pas non plus d'audience pour les gens qui allaient être affectés, par exemple si le  
 pipeline ne se faisait pas, qui allaient être affectés par un transport accru par rail sur leurs terres  
 agricoles.

1780 On ne demande pas, et il y a très peu de gens, en fait de producteurs agricoles, de  
 transformateurs agricoles qui apparaissent à cette audience en disant : vous savez, moi, le  
 pipeline ne passe pas sur mon terrain mais si c'est transporté par rail, moi, je suis affecté.

1785 Donc, j'essaie de ramener un peu, en fait, l'intérêt de toute cette audience-là vers  
 l'ensemble, en fait, des Québécois, vers l'ensemble du monde agricole également, parce que j'ai  
 parlé à des agriculteurs – je suis moi-même propriétaire d'une terre agricole – et donc ramener  
 l'intérêt sur l'ensemble du point de vue écologique et environnemental.

1790 La sécurité des approvisionnements c'est très, très, très important et lorsqu'on considère,  
 en fait, les trois, quatre moyens de transport, accroître le camionnage, accroître, en fait, le nombre  
 de trains-blocs, selon les documents qui ont été déposés auprès du BAPE, il faudrait accroître,  
 doubler, en fait, le nombre de trains-blocs pour transporter la quantité équivalente, en fait,  
 d'accroissement de transport de produits pétroliers, et que l'accroissement de trains-blocs,  
 lorsqu'on considère, par exemple – et ce ne sont que les chiffres du CN – le nombre d'accidents  
 depuis cinq ans a triplé au Québec, ce qui représente un danger pour les terres agricoles, les  
 villages, les endroits où les trains circulent.

1795 On n'avait pas auparavant le volume nécessaire pour, en fait, justifier la construction d'un  
 pipeline. Lorsqu'on regarde maintenant, il semble que les volumes nécessaires soient là pour  
 justifier la construction de ce pipeline-là et même la croissance de la capacité de ce pipeline-là.

1800 On regarde ensuite de ça, donc on mesure les risques environnementaux au niveau du  
 transport ferroviaire, l'écologie, et tout ça. Ensuite de ça, on amène, on dit : on a une autre  
 solution, c'est par navire de Montréal à Québec, il me semble, Messieurs les commissaires, que ce  
 soit complètement ridicule. Et si vous parlez aux gens qui font de la navigation de plaisance, la  
 navigation de plaisance, dans la région de Montréal, se fait entre le port de Montréal et la région de  
 1805 Repentigny, Sorel et ainsi de suite.

1810

Alors, lorsqu'on regarde les chiffres, en fait, le nombre d'accroissement de navires, si on devait transporter cette quantité-là par navire avec des navires en attente, 40 heures, 45 heures, 60 heures près de Montréal-Est, ça représente un danger extrême, à l'heure actuelle, puisqu'on ne peut faire accoster des navires de grand tonnage à Montréal-Est.

1815

Donc, même en termes de sécurité et d'environnement, la solution par navire semble très, très risquée et les coûts sont élevés, non seulement du point de vue transport mais du point de vue risque environnemental pour le fleuve St-Laurent.

1820

Non seulement ça, le camionnage, inutile d'y penser, les gens qui transportent, en fait, des produits, pas seulement ceux qui transportent des produits pétroliers mais ceux qui transportent toutes sortes de produits par l'autoroute, il est évident qu'on surchargerait l'autoroute avec un accroissement, en fait, inacceptable de produits dangereux sur l'autoroute.

1825

Donc ce sont des solutions qui, du point de vue sécurité et environnement, si on peut les éviter, devraient être évitées.

1830

Donc, on parle de sécurité, on parle de la pêche, on parle de l'industrie de la pêche en eau douce et ainsi de suite et tout ça, on parle du transport par rail, du transport par route. Non seulement ça, il y a également une question que, je pense, le BAPE devrait considérer, c'est la sécurité des approvisionnements eux-mêmes. Et j'ai souligné deux événements : en fait, une catastrophe écologique et économique qui a eu lieu, pas chez nous, en Louisiane, au Texas, en 2005, à l'automne 2005, et qui a causé, en fait, indirectement, l'augmentation du prix du pétrole ou des produits pétroliers, de l'essence entre autres, en dedans de quelques semaines, de 40 cents le litre.

1835

Je devrais vous souligner, en passant, que l'essence, le diesel, c'est un intrant pour l'industrie agricole. Alors, si on doit prendre l'intérêt de l'ensemble de l'industrie agricole et agroalimentaire, 40 cents le litre ça suffit pour mettre en faillite plusieurs producteurs agricoles, ne serait-ce que quelques semaines.

1840

Pourquoi cette augmentation-là a eu lieu? C'est parce que l'ensemble nord-américain, en termes d'approvisionnement de produits pétroliers, lorsque vous avez un manque aux États-Unis, il y a pas eu de construction de raffinerie depuis 1976, il est évident que la source, en fait, d'approvisionnement de produits pétroliers pour les Américains, c'est le Venezuela, l'Europe et le Canada. Les raffineries canadiennes, surtout de l'Est du Canada, exportent entre 100 et 125 000 et 150 000 barils par jour, lorsque la demande est forte, vers les États-unis.

1845

Lorsqu'il y a un manque aux États-unis, il est évident que nos manufacturiers, notre industrie en souffre. Le pétrole, en fait le pipeline permettrait de stabiliser les prix en offrant une capacité supplémentaire de transport, que ce soit dans un sens ou dans l'autre. Si on approvisionne plus Montréal en provenance de l'Ontario, ça veut dire que ça laisse plus de produits dans l'Est du Canada, et vice-versa.

1850

L'autre événement c'est, il y a quelques semaines, la raffinerie de Sarnia où il y a eu un problème, en fait, de gestion, qui a duré, en fait, presque deux semaines et où le prix de l'essence a monté immédiatement en quelques jours, de 10 cents le litre, ce qui affecte également l'industrie agroalimentaire.

1855

Bien, si on avait eu un pipeline, en fait, qui aurait pu accroître les approvisionnements vers Montréal, Sarnia n'aurait pas exigé autant des raffineries montréalaises et par le fait même, les prix auraient pu demeurer à un niveau beaucoup plus stable pour l'ensemble de l'industrie, non seulement au Québec, mais l'industrie agroalimentaire.

1860

Il me semble qu'également aussi, le pipeline permettrait d'enlever les goulots d'étranglement et permettrait également aussi de taxer indûment lorsqu'il y a de la volatilité au niveau des systèmes de transport, de taxer indûment certains systèmes de transport, que ce soit le rail, le camionnage ou le transport par navire.

1865

L'acceptabilité dans le milieu : bien, à mon avis ça représente la meilleure solution, c'est la solution la plus économique à moyen et à long terme parce que je vous le dis, on va demander encore plus de production de la part de la raffinerie de Ultramar, inévitablement, on va devoir demander un accès à plus de pétrole importé, même si au Canada, dans l'Ouest canadien, on exporte plus de pétrole vers les États-Unis, c'est surtout un pétrole beaucoup plus lourd qui ne satisferait pas nos besoins au Québec.

1870

Donc, inévitablement, on va devoir avoir accès à plus de pétrole importé. Troisièmement, comme les volumes s'accroissent dans le futur, bien il faut prévoir un moyen de transport, non seulement pour les deux, trois prochaines années mais pour les années subséquentes.

1875

Dernièrement, le projet est faisable aussi à condition qu'on puisse honorer de façon raisonnable les demandes de compensation des propriétaires. Il y a une méthode de détermination, en fait, pour déterminer la compensation et tout ça, et il y a certaines choses qui ont été soulignées, en fait, dans les apparitions des différents intervenants, puis je pense qu'il faut en tenir compte, c'est que lorsqu'on acquiert une propriété agricole, on acquiert par exemple une bande de 60 pieds de terrain en bordure, ça représente, oui, une production. S'il n'y a pas de production, c'est la valeur du terrain. Mais il ne faudrait pas oublier aussi que si cette bande de terrain-là vous donne une production totale sur l'ensemble de votre terre de tant, bien si vous réduisez la production totale, il est évident que votre productivité diminue et votre rentabilité diminue. Donc, il faut trouver une façon de compenser ce manque de productivité.

1880

1885

C'est pour cette raison-là aussi que je souligne deux recommandations, je pense, qui sont importantes : c'est que les agriculteurs, il y a des agriculteurs qui sont en phase de terminaison ou de vente de leur propriété et qui peuvent se contenter, par exemple, d'une rémunération sur la valeur marchande de leur propriété, c'est une chose.

1890

Cependant, certains autres vont demeurer producteurs agricoles pour plusieurs, plusieurs années. Il faudrait créer, à chaque fois qu'on enlève, par exemple, 36 hectares au total de terre, il faudrait créer une bande de terres agricoles prises à même les terres de la Couronne ou de

1895

propriétaires privés qui consentent à offrir à ces terres-là, une bande de terres agricoles qui pourraient être disponibles pour les agriculteurs pour avoir accès à un remplacement, au même taux du moins, que ce qu'on leur a offert pour leur propre terre agricole, de telle sorte qu'à l'avenir, dans le futur, on a toujours le même total de terres agricoles.

1900

Ce serait une façon, en fait, d'offrir aux producteurs agricoles, si c'est vraiment leur désir, parce qu'il y avait des gens qui disaient que c'était la troisième ou quatrième génération, de maintenir le total de terres.

1905

Dernière recommandation : c'est qu'il me semble qu'à travers tout ça, il n'y a jamais eu de planification globale, au Québec, des couloirs d'infrastructures de transport. Je veux dire par là que c'est comme si on avait des organismes du gouvernement possédés à 100% du gouvernement, qui ne se parlent pas entre eux. On demande une bande pour l'Hydro Québec, on demande une bande pour tel pipeline, on demande une bande pour tel autre gazoduc, on demande... et il y a une madame, en fait, qui a paru à la fin du mois de mars devant vous, qui est madame Lemonde, que je ne connais pas, mais elle me semblait souligner un problème qui était vraiment intéressant; c'est qu'on a demandé – on est rendu à la troisième bande. Curieusement, cette troisième bande-là n'est pas en parallèle avec les deux premières, mais est en triangle.

1910

1915

Pouvez-vous vous imaginer exploiter des terres agricoles quand vous avez trois emprises en triangle comme ça? C'est absolument incroyable. Il y aurait eu moyen, si ça avait été planifié de longue date, de prévoir – il y aura toujours du transport entre Montréal et Québec, entre les grandes villes au Québec, puis c'est au gouvernement, c'est aux différents ministères et organismes, de prévoir des couloirs d'infrastructure, comme ça se fait dans d'autres pays, de telle sorte qu'on ne vient pas constamment grappiller, gruger les terres agricoles en disant : ah, mais ça, c'est pas pareil, c'est pas nous, c'est l'Hydro Québec.

1920

Mettez-vous à la place des grands producteurs agricoles, il n'y a pas de constance, de consistance dans l'approche environnementale, écologique, de tout ça.

1925

Alors, c'est le tout de ma présentation, je pense que j'ai dépassé mon 15 minutes.

**LE PRÉSIDENT :**

1930

Je vous remercie de votre présentation. Monsieur Lafond?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Quand vous parlez de bandes de terres, c'est beau, là, mais on les prend où?

1935

**M. DENIS DURAND :**

Il faut faire preuve d'imagination. Il y a des terres de la Couronne un peu partout le long de ces choses-là. Il y a non seulement ça, mais il y a des gens qui ont des petites terres, des gens

1940 privés qui seraient sans doute prêts à les offrir, à ce moment-là. Alors, il s'agit d'approcher les gens et de faire un recensement.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1945 Parce que dans le fond, j'essaie de comprendre votre raisonnement. Si on retient des bandes de terre, mais que la bande de terre en question, je ne sais pas, moi, elle a deux arpents de long sur 100 mètres de large, je ne suis pas certain que ce soit intéressant pour un cultivateur de la cultiver.

1950 **M. DENIS DURAND :**

Écoutez...

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1955

Et en plus de ça, la bande de terre peut être située à trois kilomètres, donc...

**M. DENIS DURAND :**

1960 Ça dépend. Il est évident que c'est du cas par cas, Monsieur le commissaire, je vous l'accorde, il est évident que c'est du cas par cas. Cependant, l'agriculteur qui heureusement peut avoir accès à cette bande de terre-là qui est contiguë à son exploitation et que la règle dit que si on est prêt à vous payer 1 300 \$ l'arpent, vous pouvez l'acheter à 1 300 \$ l'arpent, bien il est évident que probablement il va échanger son 1 300 \$.

1965

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Oui, en autant qu'elle soit contiguë, mais c'est assez rare, je dois vous dire...

1970 **M. DENIS DURAND :**

Exactement, c'est assez rare, mais on devrait au moins faire l'effort.

1975 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

1980

Je n'aurai pas de question, mais disons concernant l'aspect terres agricoles, la CPTAQ, la Commission de protection du territoire agricole va avoir à se prononcer sur le tracé privilégié et à émettre une décision en rapport avec ça, donc la CPTAQ, on peut le présumer, que c'est le genre

1985

de considération qu'elle va examiner, la question de la productivité des entreprises pour en assurer la pérennité, là, des entreprises agricoles.

**M. DENIS DURAND :**

Oui.

1990

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on peut présumer, là, compte tenu des décisions passées de la CPTAQ dans des projets semblables. Donc, c'était simplement ça que je voulais ajouter à ce chapitre-là.

1995

**M. DENIS DURAND :**

Oui. Et évidemment aussi, le point que j'ai mentionné, j'ai parlé la semaine dernière à des producteurs agricoles et agroalimentaires qui semblaient très en faveur du pipeline, pourquoi? Parce que de l'autre côté, eux pensaient à : si le pipeline ne se fait pas, le transport ferroviaire qui passe déjà sur mes terres, moi, mon risque vient d'augmenter si on augmente le nombre de trains-blocs. Et eux se disaient : bien, c'est comme si dans ce cas-là, il faudrait quasiment, nous, aller se présenter devant la commission en disant : faites le pipeline parce que moi, je ne veux pas qu'on augmente le nombre de trains-blocs.

2005

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Vous comprendrez très bien que ceux qui viennent devant la commission sont ceux qui sont impactés.

2010

**M. DENIS DURAND :**

C'est ça.

2015

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Lorsque vous n'êtes pas impacté, vous n'avez pas d'intérêt à vous présenter devant une commission.

2020

**M. DENIS DURAND :**

2025

Évidemment. Alors, c'est pour ça que je me suis présenté. Je ne suis pas impacté, mais je veux ramener le débat un peu plus sur l'ensemble, l'intérêt environnemental et écologique de l'ensemble des Québécois, parce que c'est important aussi pour eux qu'on considère cet intérêt-là.



Au lieu d'avoir des camions sur les autoroutes, des navires sur le fleuve, il est peut-être préférable d'avoir un pipeline.

2030

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait, merci beaucoup.

2035

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Nous vous remercions pour votre présentation.

**M. DENIS DURAND :**

2040

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2045

Nous allons maintenant inviter la Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal et de la Rive Sud. Ils ne sont pas arrivés encore, très bien. Alors nous allons immédiatement passés aux représentants des MRC Lajemmerais, MRC Les Maskoutains et de La Vallée-du-Richelieu. J'invite madame Suzanne Roy, madame Francine Morin et monsieur Gilles Plante.

2050

Alors, pour monsieur Plante, c'est facile à identifier, pour les fins de la transcription, s'il vous plaît, vous identifier.

**M. GILLES PLANTE :**

2055

Merci, Monsieur le président, Monsieur le commissaire.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

2060

**M. GILLES PLANTE :**

2065

J'aimerais aussi remercier, si vous me le permettez, Monsieur le président, de nos confrères maires qui sont ici dans la salle : monsieur Bernier est maire de Saint-Hyacinthe, monsieur Paquette, le maire de Saint-Mathieu-de-Beloeil et monsieur Burelle, conseiller municipal, de même que nos personnes ressources techniques de nos trois MRC respectives. Ah, excusez, et le maire de Saint-Marcel, monsieur Pesant.

2070

Alors, Monsieur le président, les trois MRC, nous représentons une population de 256 000 habitants regroupés dans les MRC des Maskoutains, Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais.

2075 Le pipeline, tel que préconisé par la Société Ultramar limitée parcourra nos territoires respectifs dans une proportion de 35% de l'ensemble de son tracé, soit 82 kilomètres. À elle seule, en excluant les villes de Lévis, de Boucherville et de Montréal-Est, les MRC montérégiennes touchées par le projet représentent un peu plus de 52% de la population de toutes les MRC concernées.

2080 Au-delà des chiffres, le constat qu'on peut en retirer est à l'effet que le futur pipeline a soulevé et soulèvera beaucoup de préoccupations de la part de notre population. Il y a quelque temps maintenant, plusieurs organismes régionaux, représentant les principaux acteurs des milieux municipaux et socioéconomiques, ont été interpellés par le projet qui se situe en plein cœur de nos territoires.

2085 Nous comprenons que la construction d'un pipeline représentera un atout stratégique pour la Société Ultramar limitée, en ce sens que celui-ci pourra mieux répondre à la demande toujours croissante des produits pétroliers pour les marchés du nord-est du continent. Nous sommes tout à fait en accord avec le principe voulant que ce projet favorise un développement économique de premier plan pour le Québec.

2090 Cependant, le tracé préconisé tel que soumis par le promoteur doit d'une part être réalisé en tenant compte des principes de développement durable et, d'autre part, être acceptable et accepté par la population qui devra cohabiter avec ces infrastructures majeures.

2095 Tout porte à croire que le projet ne fait actuellement pas consensus dans la région. Les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais ainsi que les municipalités qui les composent ont pour responsabilité d'assurer la santé et la sécurité des personnes et des biens, de veiller à un développement harmonieux qui respecte l'environnement et d'apporter un soutien à diverses activités économiques, dont l'agriculture.

2100 Le tracé du pipeline tel que proposé par la Société Ultramar Limitée ne répond pas, à notre avis, aux préoccupations soulevées par les trois MRC montérégiennes concernées.

2105 En ce qui concerne la sécurité publique, la dimension reliée à la sécurité publique représente l'enjeu prioritaire à l'égard de ce projet.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 8 : « Certains risques technologiques [...] »**

**Fin de la phrase à la page 9 : [...] en cas de sinistre. »**

2110 Une conduite éloignée de toute voie carrossable rendra difficile l'accès des véhicules et pourra affecter de beaucoup le temps de réponse, augmentant d'autant les risques inhérents à ce type d'intervention.

2115 La solution proposée, telle que présentée par notre mémoire à la section 3 et illustrée à l'annexe 2, présente l'avantage de se trouver, dans la très grande majorité des cas, à moins de 300 mètres d'un chemin carrossable.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2120

**Début de la phrase à la page 10 : « Considérant l'importance des [...] »**

**Fin de la phrase à la page 10 : « [...] de près la future conduite. »**

2125 En résumé, le tracé devrait être revu par les partenaires municipaux et régionaux de manière à s'assurer d'une meilleure optimisation visant les interventions en cas de sinistre.

En ce qui concerne l'environnement :

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2130

**Début de la phrase à la page 11 : « En matière environnementale [...] »**

**Fin de la phrase à la page 11 : « [...] en plein cœur de la Montérégie. »**

Plusieurs habitats fauniques tels que celui du cerf de Virginie ont aussi été répertoriés.

2135

Afin d'éviter d'empiéter dans ces milieux exceptionnels, nous recommandons que le tracé évite complètement les boisés protégés ou représentant une grande valeur écologique, notamment le boisé de Verchères à Saint-Amable et Saint-Mathieu-de-Beloil ainsi que les boisés de Saint-Charles-sur-Richelieu.

2140

Au niveau de la pratique agricole, le tracé préconisé impose d'importantes contraintes pour ce type d'activités. L'agriculture représente d'ailleurs une activité économique prépondérante dans nos dans nos milieux.

2145 En effet, la majorité du territoire des trois MRC est dédiée aux activités agricoles. La proportion de territoire affecté à l'agriculture représente dans la MRC de Lajemmerais, 80%; dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu, 87%; et dans la MRC des Maskoutains, 97%, selon le rapport annuel 2005-2006 de la CPTAQ.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2150

**Début de la phrase à la page 12 : « Ce bref portrait confirme la vocation [...] »**

**Fin de la phrase à la page 13 : « [...] le cadastre (ligne de lot) des propriétés. »**

2155 Les trois MRC sont d'avis qu'en milieu agricole, l'emprise du futur pipeline doit éviter le croisement des terres sur la majorité de son trajet. Le tracé alternatif, tel que proposé, réduit considérablement ces empiètements en les limitant aux seuls contournements des secteurs urbains.

2160           Durant la phase d'implantation, plusieurs systèmes de drainage devront être sectionnés  
afin de permettre l'enfouissement de la conduite. Par la suite, une mise en état des drains  
existants sera nécessaire afin de conserver un rendement de production agricole similaire au  
rendement initial. À cet effet, certains agriculteurs sont préoccupés par la manière que cette  
remise en état sera réalisée et certains anticipent même des problèmes de drainage déficient à  
2165 long terme, ce qui influencera la production des futures récoltes.

          De plus, sur les terres non drainées, la présence d'un pipeline engendrera une contrainte  
significative sur ces milieux, bien que le promoteur compte sensibiliser l'ensemble des agriculteurs  
à ce sujet. Enfin, les MRC se questionnent quant à la poursuite normale des activités agricoles  
2170 dans une perspective à long terme.

          En effet, durant toute la durée de vie de la conduite, l'utilisation de machineries lourdes  
sera restreinte et les pratiques agricoles devront donc tenir compte de cette limitation en tout  
temps. La conduite imposera les mêmes contraintes aux agriculteurs qui désireront un jour  
2175 apporter des modifications au système de drainage de leur terre.

          Dans un souci de développer les objectifs de développement durable, on doit aussi  
exploiter la réutilisation d'une telle infrastructure avec les servitudes existantes. En n'utilisant aucun  
élément de la servitude détenue par Imperial Oil, mieux connue sous le nom de pipeline Esso, le  
2180 tracé privilégié par la Société Ultramar limitée ne met pas l'emphase sur cette approche.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 15 : « Les MRC des Maskoutains, Vallée-du-Richelieu [...] »**

2185 **Fin de la phrase à la page 15 : « [...] les limites de cadastre des terres. »**

          À cet effet, la juxtaposition de la conduite avec celle de Esso et le contournement des  
agglomérations urbaines établissent un compromis équilibré qui tient compte à la fois des enjeux  
du milieu rural et urbain.

2190           Pour ce qui est des aspects administratifs et fiscaux, en regard avec ces aspects, la  
Société Ultramar limitée devra tenir compte des différents aspects administratifs liés à la  
conformité du projet par rapport aux lois, aux règlements, aux Codes et aux politiques, notamment  
au niveau municipal et régional.

2195           Les MRC devront analyser le projet par rapport au schéma d'aménagement révisé, aux  
règlements de contrôle intérimaire ainsi qu'à la réglementation municipale applicable dans  
l'ensemble des municipalités traversées par la conduite.

2200           La Société Ultramar limitée devra, selon nous, interpeller les autorités municipales  
concernées durant ses démarches de réalisation de son projet. Certains règlements municipaux et  
régionaux pourront faire l'objet de modifications, en particulier les règlements d'urbanisme, afin de

permettre la construction de l'infrastructure. En effet, selon un premier constat, il semble que le projet n'est pas conforme à plusieurs d'entre eux.

2205

De plus, les MRC et les municipalités concernées par le projet se questionnent sur plusieurs aspects liés au cadre fiscal, suivant l'implantation d'un tel ouvrage.

2210

En ce qui concerne le volet de la taxation, la valeur d'un pipeline, selon les évaluateurs agréés est portée à décroître avec les années. Les villes et les MRC se questionnent sur les avantages liés à la présence d'une telle infrastructure sur leur territoire. Les coûts supplémentaires engendrés par le projet pour assurer une meilleure sécurité du public seront-ils compensés, même à long terme, par les seuls revenus tirés de la taxation municipale? Nous croyons que non.

2215

Compte tenu de l'incertitude de pourvoir à un financement adéquat par les seuls revenus fonciers que propose le promoteur, nous souhaitons une amélioration du cadre financier destiné aux municipalités et aux MRC concernées. Selon nous, la Société Ultramar limitée aurait avantage à mettre en place, par le biais de protocoles d'entente, un système de redevances qui pourrait se traduire sous forme monétaire, selon, par exemple, un pourcentage établi par rapport au coût de construction ou du volume de produits transportés par l'infrastructure.

2220

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

**Début de la phrase à la page 18 : « À titre d'exemple [...] »**

2225

**Fin de la phrase à la page 18 : « [...] qualité de vie des citoyens. »**

En conclusion, les préoccupations qui ont été soulevées dans cette allocution sont le reflet des inquiétudes que nous avons exprimées solidairement au sujet des impacts qui peuvent être engendrés par un tel projet sur le milieu urbain et biophysique sur nos territoires respectifs.

2230

Les MRC ont voulu, d'une part, faire ressortir les impacts potentiels du tracé projeté en fonction des enjeux locaux se rattachant essentiellement à leur territoire et, d'autre part, proposer un tracé alternatif de moindre impact. Il est le fruit d'un compromis vis-à-vis les intérêts parfois très différents des divers acteurs de notre milieu. Le tracé alternatif proposé dans le mémoire se juxtapose essentiellement le long de la conduite Esso qui, elle, suit l'emprise de l'autoroute 20 afin d'éviter l'empiètement sur les terres agricoles.

2235

Un contournement des agglomérations urbaines de Saint-hyacinthe, Beloeil, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Sainte-Julie est proposé afin d'éviter le plus possible la cohabitation de la conduite avec un milieu urbain fortement occupé. De plus, ce contournement éviterait aussi l'empiètement dans les boisés, particulièrement celui de Verchères.

2240

Il faut rappeler que les MRC ne s'opposent pas au projet du pipeline Saint-Laurent de la Société Ultramar limitée, mais elles expriment cependant de grandes réserves quant au choix du tracé privilégié et à l'égard des impacts réels que ce dernier peut engendrer. D'un commun accord et dans un esprit d'ouverture, les trois MRC considèrent qu'en matière d'aménagement du

2245

territoire, elles détiennent une expertise non négligeable qui doit être prise en compte, notamment pour l'élaboration d'un tracé alternatif visant à atténuer réellement les impacts.

2250           En terminant, nous vous présentons les 13 principes qui nous ont servi de pierre d'assise pour proposer un tracé alternatif de moindre impact. La Table de concertation régionale, mise sur pied par les intervenants du milieu et représentée par les MRC Les Maskoutains, la Vallée-du-Richelieu et Lajemmerais, les députés des circonscriptions électorales de Verchères et Borduas et de Saint-Hyacinthe, les organismes environnementaux tels que le Conseil régional de  
2255 l'environnement de la Montérégie, le COVABAR, le Centre de la nature du Mont Saint-Hilaire ainsi que la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, a travaillé d'arrache-pied à l'élaboration de ce principe. Ceux-ci ont d'ailleurs été adoptés à l'unanimité par les trois MRC concernées.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2260

**Début de la phrase à la page 26 : « 1. Le tracé privilégié par Ultramar [...] »**

**Fin de la phrase à la page 28 : « [...] par les promoteurs du projet. »**

2265           Alors Monsieur le président, Monsieur le commissaire, merci beaucoup de votre écoute et je demanderais à madame Roy ou à madame Morin si elles sont des choses à rajouter, si vous me le permettez.

**MME SUZANNE ROY :**

2270           Bien, peut-être spécifiquement en ce qui a trait à la MRC de Lajemmerais et pour les autres MRC aussi, mon confrère l'a dit tantôt, on n'est pas contre l'installation du pipeline, au contraire, mais on pense qu'il faut trouver le meilleur trajet, et il y a eu beaucoup de concertation de faite avec les différents intervenants, particulièrement au niveau de la MRC de Lajemmerais, la traversée du boisé de Verchères.

2275

Effectivement, Ultramar a proposé des forages, des alternatives mais quand on regarde la longueur des forages, on s'aperçoit qu'encore une grande partie des boisés vont être déboisés et déjà on n'est pas à la moitié de l'objectif que l'on doit atteindre sur le territoire en termes de boisés et ce sont des boisés de grande valeur.

2280

Autre élément important au niveau du territoire de Saint-Amable, une problématique particulière qui est le nématode doré, on le sait, une problématique au niveau de l'agriculture et de la terre à Saint-Amable, qui provoque, chaque fois qu'on touche à cette terre-là, il doit y avoir un nettoyage complet, il doit y avoir des précautions de prises pour ne pas que le nématode s'étende  
2285 ailleurs sur le territoire, donc c'est un autre élément qui est très important.

Et la traversée des terres, comme on l'a mentionné, alors sur le territoire de la MRC de Lajemmerais, ce qu'on suggère, c'est qu'à partir de près de la sortie 105 où est le Esso, on monte là vers les lignes électriques pour aller rejoindre plus haut et éviter de couper des terres, éviter le

2290 boisé de Verchères, éviter d'aller sur des territoires déjà contaminés par le nématode doré et à ce moment-là, mieux préserver l'environnement de la MRC.

**MME FRANCINE MORIN :**

2295 Alors, la MRC des Maskoutains a approuvé, par résolution, le mémoire concernant le tracé alternatif, en ajoutant une condition additionnelle à l'effet d'exiger que la conduite oléoduc ait au moins deux mètres de profondeur sur la totalité du tracé touchant le territoire de la MRC des Maskoutains. Et j'ai, à ce sujet, des résolutions à vous déposer, de la MRC.

2300 Alors, le tracé alternatif de la MRC des Maskoutains privilégié est la servitude Esso, de Saint-Hélène-de-Bagot jusqu'à Saint-Hyacinthe, et la partie urbaine de Saint-Hyacinthe serait contournée en traversant les chemins Rapide-Plat Sud et Nord et en revenant vers la conduite Esso, en traversant le boulevard Laframboise, la route 137, pour retourner à la conduite Esso qui arrive à peu près à la sortie 123 de l'autoroute 20, ceci pour limiter la cohabitation avec une  
2305 concentration importante de résidences et de ne pas non plus empiéter sur les terres en culture.

Alors, merci de nous avoir écoutés.

**M. GILLES PLANTE :**

2310 Si vous me le permettez, Monsieur le président, en conclusion.

**LE PRÉSIDENT :**

2315 Oui.

**M. GILLES PLANTE :**

2320 Je voudrais remercier tous ceux et celles qui ont contribué à bâtir ce consensus au sein de la Table de concertation régionale, en particulier mes consoeurs préfets, les maires et mairesses ainsi que les nombreux groupes d'intérêt, sans oublier le travail acharné du comité technique.

Alors, Mesdames, merci et messieurs. Merci, Monsieur le président.

2325 **LE PRÉSIDENT :**

2330 Alors, Monsieur, Mesdames, merci pour votre présentation. Bien entendu, nous avons pu discuter hier soir avec les représentants de l'UPA, du fameux tracé alternatif. Disons que dans ce cas-ci, sans entrer dans le détail, votre mémoire est quand même assez étoffé, vous avez présenté, en annexe, ce qui vous apparaît comme, disons, le tracé de moindre impact par rapport au tracé proposé par Ultramar, alors on a pu en prendre connaissance.

2335 La commission, ce qu'elle recherche à ce stade-ci, c'est la façon de s'assurer que l'évaluation, soit des deux tracés, soit la plus objective possible. Parce que comme on sait, la procédure fonctionne actuellement, c'est que le c'est ministre de l'Environnement qui examine le dossier au complet qui peut, lui seul, c'est lui seul qui a ce pouvoir-là de demander des études additionnelles à un promoteur.

2340 Lorsque le ministre est satisfait de l'ensemble des informations, bien là il fait une recommandation au Conseil des ministres. Donc ça veut dire que celui qui va avoir à recommander un tracé plutôt qu'un autre ultimement, bien entendu, ou à avaliser un consensus, disons, bien c'est le ministre de l'Environnement.

2345 Bien entendu, il y a toujours la possibilité aussi que ce qu'il va recommander ne fasse pas l'affaire du promoteur, à ce moment-là le promoteur a l'option de ne pas réaliser son projet, bien entendu. Alors, on est dans une dynamique un peu complexe. Bien entendu, ça veut dire que si on veut que les choses se matérialisent positivement, il faut trouver une formule qui est, autrement dit, très bien développée, qui est équitable, transparente, participative, des choses comme ça.

2350 Donc vous, de votre côté, comment vous voyez ça, pour faire l'examen d'un dossier comme ça, à savoir à ce moment-là est-ce que vous – hier, il a été question de médiateur – comment vous voyez ça, autrement dit, de votre côté, le processus devant mener à l'examen objectif, disons, des deux tracés, du vôtre et celui du promoteur pour vous dire : est-ce qu'il y a un tracé optimal préférable? Parce qu'ultimement, cachons-nous pas, ça pourrait arriver qu'il n'y ait pas de tracé optimal, donc auquel cas le promoteur abandonnerait son projet, bien entendu, parce qu'on est dans un spectre de possibilités qui couvre ça aussi.

Alors, vous, de votre côté, vous voyez ça comment?

**MME SUZANNE ROY :**

2360 Bien, en fait, l'analyse qu'on a faite c'est d'abord... ça n'a pas été de se transformer en traceur pour décider où on va faire passer le pipeline, au contraire on a dit : bon, bien quels sont les impacts de ce qui nous est proposé. On a mis des ressources techniques qui étaient spécialisées pour dire : étudiez donc quels sont les impacts. On savait qu'il y avait des impacts écologiques, qu'il y avait des impacts au niveau de l'agriculture, il y avait des impacts au niveau économique, il y avait des impacts humains.

2370 Alors, de là, on a élaboré nos 13 principes, et ces principes-là, peut-être que, oui, le tracé est déplaçable, on doit en discuter. Quel est le processus pour le faire, est-ce que c'est des discussions avec les gens d'Ulramar? Oui, définitivement, parce que c'est le promoteur. Avec les gens impliqués dans le milieu? Je pense que c'est important. Quand on parle de la valeur des boisés, c'est extrêmement important parce que des boisés comme ça, il n'y en a pas à la tonne dans la région puis il faut aller beaucoup plus loin dans le Québec.

2375 Alors, si on va amputer là, alors comment faire? On nous parlait des forages, mais on se rend compte que les alternatives qui nous ont été proposées par le promoteur... il n'élimine pas beaucoup de coupe d'arbres. Il y a encore beaucoup de coupe d'arbres, donc il y a sûrement



2380 moyen en déplaçant – peut-être que oui, c'est des frais un peu supplémentaires, mais d'améliorer cette situation-là en suivant des lignes de lots. Ça a l'air drôle à dire mais c'est essentiel au niveau de l'agriculture. Je pense que l'UPA ont dû vous en parler amplement.

2385 Alors, il faut continuer les discussions à ce moment-ci pour trouver peut-être le meilleur trajet. Peut-être que c'est un trajet qui se situe entre celui d'Ultramar et celui qu'on propose, mais il y a des inconvénients marqués qui existent actuellement dans le tracé qui nous est présenté.

**M. GILLES PLANTE :**

2390 En fait, c'est un tracé, c'est un compromis qu'on a fait. Puis ce qui est important, c'est qu'avec tous les organismes, on a fait un consensus unanime. C'est bien sûr, comme madame Roy l'a dit tantôt, il peut y en avoir d'autres compromis, mais là on essayait de ne pas trop toucher à l'agriculture comme on essayait aussi de ne pas trop toucher avec l'urbain, en utilisant une ligne existante déjà, désuète, vous me direz, mais qui est quand même là encore.

2395 Ça fait que je pense que le tracé qu'on propose, je ne vous dis pas que c'est le meilleur, ce n'est pas vrai, loin de là, mais c'est un compromis qui fait l'unanimité. Ça, je pense que c'est très important – dans les trois MRC surtout.

**LE PRÉSIDENT :**

2400 Très bien. Parce que tout à l'heure, nous avons eu un mémoire, là, c'était le propriétaire du Club du golf de Saint-Simon. Par exemple, il nous a parlé, bon, l'emprise Esso est à la limite sud près de la 20, alors c'est évident que si le promoteur allait s'installer là, on parle de 100 pieds de large pour l'aire des travaux, donc là on ravage même une haie d'arbres, selon l'information qu'il nous a donnée. Donc ça peut causer énormément d'impact, surtout lorsqu'on a posé des questions en première partie : comment ça se passe pour poser un pipeline? Le processus prend, ils nous ont dit : les gens viennent faire des relevés. Bon, ça, ce n'est pas contraignant mais ils font une tranchée. Bien, la tranchée reste ouverte quelques semaines. Ensuite de ça, les tuyaux arrivent, ils sont soudés, contrôle de qualité, donc les tuyaux restent là plusieurs jours, sinon quelques semaines, après ça il faut poser le tuyau, il faut enchausser, donc on parle d'un travail qui prend plusieurs mois au total, donc qui pourrait causer des préjudices.

2415 Ça illustre quand même, ça veut dire qu'il faut se pencher sur ces points-là, ne serait-ce que pour examiner correctement un tracé alternatif. On voit qu'il y a une certaine complexité aussi à l'exercice pour s'assurer qu'il est équitable. Je pense que c'est ça. À ce stade-ci, la commission est préoccupée, disons dans ce sens-là, de dire que la commission, elle, prône – bien entendu c'est l'essence même du BAPE, si on parle du développement durable, qui est l'un des principes importants – c'est la participation des personnes touchées par un projet. C'est-à-dire la participation, c'est-à-dire consultation et influence sur le projet, donc on parle de tous les gens qui seraient touchés et qui ne sont pas venus nous rencontrer pour nous en parler parce qu'ils ne sont pas au courant qu'il y a un tracé alternatif, par exemple.

2425 Il y a aussi, tout à l'heure, bon, on parlait du train. Bien entendu, si le projet ne se fait pas – Ultramar est en train d'agrandir sa raffinerie. Donc, ça veut dire qu'à un moment donné, il va se trouver une période, quelque part en 2008, où la raffinerie va entrer en production additionnelle et là, le promoteur va devoir augmenter le nombre de trains et la longueur des convois, par exemple, ou, en tout cas, ça peut être un amalgame avec le transport maritime, mais il va y avoir un accroissement du transport vers Montréal-Est d'une quelconque façon.

2430 Alors aussi, on a cette réalité-là à composer, bien entendu, c'est incontournable, il faut en tenir compte.

2435 Alors, c'est un peu ça, quand la commission regarde tout ça, c'est d'essayer de trouver, de proposer un cadre le plus opérationnel possible pour permettre, justement, de voir s'il y a moyen de trouver des solutions satisfaisantes pour l'ensemble des acteurs impliqués, sinon c'est la recherche de l'information.

Je vais maintenant laisser la parole à mon collègue.

2440 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Moi, j'ai quelques questions. Évidemment, à la page 9 de votre mémoire, il est mentionné de ne pas, en fait, de considérer, finalement, les zones de développement qui sont planifiées dans le futur.

2445 Est-ce qu'à l'heure actuelle, selon le tracé proposé par le promoteur, ça rentre en contradiction avec ces zones-là futures?

**M. GILLES PLANTE :**

2450 Oui, je pense que c'est ça. Effectivement – la page 9, vous m'avez dit – à Saint-Mathieu-de-Beloeil, justement, c'était planifié. C'est d'ailleurs pour ça, dans notre tracé, il a été modifié en fonction de ça.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2455 Parce que effectivement, à Saint-Mathieu-de-Beloeil, il y a un projet d'assainissement des terres agricoles.

**M. GILLES PLANTE :**

2460 Oui, exactement. C'est pour ça qu'au lieu d'être au nord, on l'a envoyé au sud de l'autoroute 20. Ça a été pris en considération.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2465 Mais le tracé actuel quand même d'Ultramar n'empiète pas dans des zones futures, dans aucune de vos MRC?

**MME SUZANNE ROY :**

2470 Pas dans Lajemmerais.

**MME FRANCINE MORIN :**

2475 C'est-à-dire que pour Saint-Hyacinthe, oui. Ça pouvait empiéter, nous avons notre technicien, monsieur Campeau.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2480 Vous avez un spécialiste, Madame, chez vous?

**MME FRANCINE MORIN :**

Oui, j'ai un spécialiste.

2485 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Vous êtes la mairesse de Saint-Hyacinthe?

2490 **MME FRANCINE MORIN :**

Non.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2495 Non? Vous êtes la préfet de la MRC, exact?

**MME FRANCINE MORIN :**

2500 Exactement, oui.

**M. GILLES PLANTE :**

2505 Mais monsieur le maire de Saint-Hyacinthe, il est ici. En tout cas, il était ici.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parce que j'aimerais une question à poser peut-être au maire de Saint-Hyacinthe.

2510 **M. GILLES PLANTE :**

Il est en arrière, monsieur Bernier.

2515 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Monsieur Bernier, si vous voulez approcher deux secondes, j'aurais juste une petite question. Monsieur Bernier, pour les fins de la sténo, est-ce que vous pourriez vous identifier s'il vous plaît?

2520 **M. CLAUDE BERNIER :**

Oui, Claude Bernier, maire de Saint-Hyacinthe.

2525 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Monsieur Bernier, en tant que maire de Saint-Hyacinthe, pour y avoir résidé à l'époque où j'étais au séminaire, étudiant au séminaire, et d'ailleurs j'ai de la parenté célèbre qui, d'ailleurs, qui porte le nom de votre sœur, madame Juliette Lassonde, qui était ma tante, qui était la sœur de mon père, donc c'est pour ça que je connais bien Saint-Hyacinthe et...

2530

**MME FRANCINE MORIN :**

2535 Ah oui, je comprends.

**M. GILLES PLANTE :**

C'est une belle introduction.

2540

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et je sais que les trains passent dans...

2545 **M. CLAUDE BERNIER :**

Il y a beaucoup de trains qui y passent.

2550 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Il y a beaucoup de trains qui y circulent. Donc ma question est à savoir : chez vous, pour la ville de Saint-Hyacinthe, l'accroissement, finalement, de trains-blocs, ça pourrait avoir un impact, parce que s'il arrive un incident ou un accident, il y a un déversement...

2555 **M. CLAUDE BERNIER :**

Bien, c'est un impact majeur parce que ça passe au centre-ville. Carrément au centre-ville, à quelques pas de l'Hôtel de ville et de l'Hôtel-Dieu, une maison pour les personnes âgées, donc c'est majeur.

2560

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et du Palais de justice également.

2565 **MME FRANCINE MORIN :**

Oui.

2570 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Donc, pour vous, c'est majeur. Est-ce que à ce moment-là c'est préférable d'y aller avec un pipeline dans le cas de Saint-Hyacinthe, est-ce que vous préférez un pipeline ou vous préférez continuer avec des trains-blocs?

2575

**M. CLAUDE BERNIER :**

Bien, idéalement, ce serait un pipeline pour enlever la totalité des trains-blocs. On nous dit que peut-être que la totalité des trains ne seront pas enlevés, mais il va y avoir une diminution. C'est préférable une diminution qu'une augmentation projetée. Donc pour nous autres, c'est préférable qu'il y ait un pipeline, bien sûr.

2580

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2585 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions pour votre réponse.

2590

J'aimerais revenir sur un point : tout à l'heure, vous avez discuté – je ne veux pas me tromper, c'est madame Morin? Je ne veux pas me tromper entre vous deux – de la question du deux mètres de profondeur. Disons que la commission, dans des aspects comme ça, on sait que

2595 les normes canadiennes disent que c'est .6 mètre. Donc selon l'explication qu'on en comprend, c'est que c'est jugé, disons, sécuritaire par les experts en ce domaine-là.

2600 Alors, c'est évident que là, dans ce cas-ci, le promoteur dit : en zone agricole, je propose d'aller à 1.2 mètre, en zone non agricole, à .9 mètre, à ce moment-là en disant : je vais aller au-delà des normes de sécurité et aussi c'est une question d'impact. Parce que plus on va profond, si je vais un mètre plus profond, par des pentes, même si je maintiens des pentes un dans un, ça veut dire que je me rendrais à quelque chose comme 2 mètres plus large d'emprise permanente. J'accrois de deux mètres, et ensuite de ça, ça fait un plus gros tas de terre, ça veut dire que j'accrois mon emprise temporaire pour les travaux. Donc ça veut dire que, là, je peux passer de 2,5 mètres, 3 mètres de plus large, si j'enfouis, bon, un pipeline plus profondément. Donc, je cause des impacts plus grands qui sont autant temporaires que permanents, si je vais à 2 mètres de profondeur.

Est-ce que vous avez considéré cet aspect-là dans votre demande pour le 2 mètres?

2610 **MME FRANCINE MORIN :**

Ça n'a peut-être pas été tout considéré, sauf que c'était peut-être l'impact au niveau de la culture et aussi le fait...

2615 **M. GILLES PLANTE :**

Des équipements.

2620 **MME FRANCINE MORIN :**

Pardon?

2625 **M. GILLES PLANTE :**

Des équipements.

**MME FRANCINE MORIN :**

2630 Des équipements, oui, qui pouvaient passer à proximité de cette emprise-là. C'était surtout là-dessus mais...

**LE PRÉSIDENT :**

2635 Donc c'est-à-dire plus en milieu agricole, c'est ça la crainte, O.K.

**MME FRANCINE MORIN :**

Oui, c'est ça, exactement.

2640

**LE PRÉSIDENT :**

C'est dans ce sens-là que vous avez formulé la question du 2 mètres.

2645

**MME FRANCINE MORIN :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2650

Mais on voit quand même que... il faut prendre conscience, en milieu agricole, ce n'est peut-être pas aussi apparent, c'est-à-dire parce qu'on peut restaurer à ce moment-là le milieu, mais en zone boisée ou en zone semi aménagée, semi construite, ça veut dire que ça ferait une emprise plus large, à ce moment-là, et s'il y a des activités comme un terrain de golf qui est traversé ou des commerces...

2655

**MME FRANCINE MORIN :**

D'accord.

2660

**LE PRÉSIDENT :**

2665

Tout à l'heure, il y a des gens qui s'inquiétaient : mon commerce, c'est-à-dire bien, écoutez, si le pipeline arrive, ça peut à ce moment-là limiter l'expansion future. On voit qu'il y a des préoccupations quand même importantes à tenir compte. Alors, plus on a besoin d'une emprise large, bien plus ça peut aussi causer des contraintes aux entreprises ou aux agriculteurs.

2670

**MME FRANCINE MORIN :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

2675

Monsieur Lafond, avez-vous une autre question?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2680

Oui, j'en ai plusieurs questions même.

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

2685

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

À la page 9, à la page 10, c'est-à-dire de votre mémoire, vous faites mention que le fait d'avoir des pipelines qui pourraient avoir des incidents, donc ça pourrait entraîner pour les municipalités la nécessité, en cas de sinistre, d'acquérir des équipements spécialisés pour assurer un service optimal.

2690

Qu'est-ce que vous avez en tête quand vous parlez d'acquérir des équipements?

2695

**M. GILLES PLANTE :**

Des camions mousse, entre autres. Je ne sais pas si vous avez eu l'expérience du déraillement ou de l'incident Mont Saint-Hilaire en 2005... 2002?

2700

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2000, oui, c'était au début de 2000 plus, là...

2705

**M. GILLES PLANTE :**

Vous comprendrez qu'on était à la merci de certains aéroports pour avoir justement de ces équipements spécialisés là, entre autres des camions mousse. Parce qu'on sait qu'un produit de telle force, de telle ampleur, demande plus que de l'eau. Puis d'autant plus qu'en terre agricole ou éloignée des gros centres, l'eau est plutôt rarissime. Il y en a moins qu'il y en a dans le Richelieu, tout près des milieux urbanisés.

2710

Ça fait que c'est bien sûr que ça va prendre des équipements spécialisés puis ça va prendre des gens qui sont formés à ça aussi, dans le nouveau schéma de risque et incendie, d'ailleurs.

2715

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parce qu'en fait, selon ce que le promoteur nous a dit, ce qui était demandé, finalement, aux municipalités en tant que premiers intervenants, parce que c'est les municipalités qui sont sur la ligne de front, c'est de juste sécuriser l'endroit et de ne pas s'occuper de rien parce que Ultramar, avec ses équipes de pompiers qui sont soit à Québec ou encore à Montréal-Est, eux vont venir se charger de faire l'application, finalement, des mesures qui s'imposeront à ce moment-là.

2720

2725



Donc, j'essaie de voir, si Ultramar fait ça puis vous demande strictement de sécuriser, je ne vois pas l'utilité pour vous d'acquérir à ce moment-là des équipements.

**M. GILLES PLANTE :**

2730

Vous pensez? S'ils sont à Québec, ça prend combien de temps descendre de Québec avec des équipements spécialisés d'intervention, vous pensez? Entre-temps, vous pensez que nos brigades incendie vont se croiser les bras puis ils vont regarder le train passer, comme on dit? Je ne suis pas convaincu de ça, moi, là.

2735

Je pense qu'il peut y avoir des interventions à faire, tout dépendant de la localisation ou de l'incident où est-ce que l'incident va avoir lieu aussi, là. Je suis bien d'accord avec vous. Si c'est un bris minime en quelque part, éloigné en terre agricole, je comprendrais. Mais encore là, on parle de minimum trois, quatre heures, là.

2740

**LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, lors de la première partie, ça ressortait. Si l'accident arrivait, disons, à Drummondville, c'était à mi-chemin des deux équipes. Bien entendu il y a 40 municipalités, est-ce qu'on a besoin de 40 équipements?

2745

**M. GILLES PLANTE :**

2750

Non, ce n'est pas ça que j'ai dit, puis ce n'est pas ça qu'on dit dans le mémoire.

**LE PRÉSIDENT :**

2755

Non, non, je veux dire, laissez-moi terminer, vous allez voir où je veux en venir.

**M. GILLES PLANTE :**

2760

O.K., je m'excuse.

**LE PRÉSIDENT :**

2765

Donc, est-ce qu'il faut 40 équipements différents le long du tracé? Peut-être pas non plus. Est-ce qu'il faut quelque chose d'autre de mitoyen? Peut-être. C'est certain que s'il y a une intervention d'urgence à faire en pleine heure de pointe, la fin de l'après-midi, l'équipe d'urgence d'Ultramar va avoir de la misère à sortir de Montréal-Est, c'est certain. C'est impensable de faire venir quelqu'un de Québec pour aller à Saint-Hyacinthe aussi, ça va prendre deux heures pour se rendre, sans compter le temps de démarrage, là, de l'équipe, pour les faire sortir, surtout s'il se passe quelque chose entre-temps, bien l'équipe est rendue loin de sa base.

2770

Alors, c'est vrai que c'est une préoccupation à examiner, à savoir qu'est-ce qui serait l'idéal d'avoir; est-ce que c'est une équipe autonome d'Ultramar basée à mi-chemin? C'est embêtant à dire parce que si on dit : il y aurait une tranche à surveiller de 100 kilomètres, si on a – gonflons les chiffres – un demi incident par 1 000 kilomètres par année, bien sur 100 kilomètres, ça voudrait dire une fois sur 20 ans, cette équipe-là interviendrait et serait un peu comme les réparateurs Maytag. Donc, est-ce qu'ils ne doivent pas à ce moment-là être fusionnés via des ententes avec des municipalités qui ont les moyens déjà d'intervenir? Donc, à ce moment-là, le promoteur interviendrait-il au niveau de, bien, il fait une entente de service, par exemple? C'est peut-être des choses envisageables. Disons que c'est un aspect qu'on va examiner, là, dans cette optique-là.

2775

2780

Bien entendu, comme je vous dis, il faut essayer d'être pratique, efficace, efficient mais effectivement, c'est une préoccupation qui a été soulevée en première partie de l'audience également sur cet aspect-là.

2785

**MME SUZANNE ROY :**

Comme la formation où on va être vraiment en première ligne. D'ici à ce que des équipements arrivent, il peut arriver différents types de sinistres, alors c'est sûr qu'il faut donner des formations.

2790

**LE PRÉSIDENT :**

Exactement.

2795

**MME SUZANNE ROY :**

On est en pleine élaboration actuellement de nos schémas de risque et tous les risques doivent être évalués et c'est le type de risque qui se doit, par une municipalité, même s'il y avait des interventions de l'extérieur, les premiers intervenants doivent être formés pour avoir les bonnes interventions.

2800

**LE PRÉSIDENT :**

2805

Effectivement.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2810

Est-ce qu'à l'heure actuelle, vous avez eu des discussions à ce sujet-là dans l'élaboration de vos plans de mesures d'urgence avec Ultramar?

**M. GILLES PLANTE :**

Non.

2815

**MME SUZANNE ROY :**

Non.

2820

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Donc, vous n'avez pas été... aucune communication de la part d'Ultramar dans ce sens-là.

**MME SUZANNE ROY :**

2825

Bien, pas rapport à la formation des intervenants ou...

**M. GILLES PLANTE :**

2830

Pas par rapport à ça, non.

**LE PRÉSIDENT :**

2835

Disons que les autorités gouvernementales vont avoir à se pencher aussi sur la problématique et s'assurer que les municipalités sont bien outillées. Une autre préoccupation du BAPE aussi, c'est que la population doit savoir quoi faire. Et je reviens souvent avec le cas de la Centrale de Gentilly 2 où il y a des pilules d'iode qui ont été distribuées. S'il y a un incident à la Centrale avec quelque chose qui se mettait à sortir de la Centrale, bien les gens font quoi, est-ce qu'ils restent dans leur maison ou ils se sauvent? C'est important de le savoir.

2840

Bon, alors ce qu'on comprenait c'est : restez dans vos maisons puis attendez qu'on vienne vous chercher. Mais il faut que les gens le sachent, ça, pour pas qu'ils se sauvent en panique pour être exposés à des nuages radioactifs. Et de dire aussi : bien, votre pilule d'iode, saturez-vous en iode pour ne pas ingérer, absorber, inhaler d'iode radioactif. Mais ça, ça prend quand même un minimum de sensibilisation aux personnes concernées.

2845

Dans ce cas-ci, on a des gens qui résideraient et les travailleurs aussi, c'est bon pour ceux qui travailleraient à proximité du pipeline tous les jours.

2850

Alors ça, c'est important que les gens sachent quoi faire, pas seulement les municipalités. C'est essentiel que vous sachiez quoi faire, mais la population doit être mise dans le coup également, sinon les gens vont se sauver en panique et c'est là qu'ils peuvent avoir des dommages indus. Ça fait partie de nos champs de préoccupation, soyez en assurés.

2855

**M. GILLES PLANTE :**

Mais je veux bien... excusez-moi?

2860

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Oui, oui, allez-y.

2865

**M. GILLES PLANTE :**

Monsieur Lafond, je pensais tantôt à mon confrère monsieur Bernier... on n'est pas contre, loin de là. Ce n'est pas ça du tout, du tout, du tout. Mais moi, je suis le maire de la municipalité de McMasterville, tout près à côté, puis l'ultratrain passe en plein milieu de ma municipalité chez nous.

2870

Si on me dit demain matin : tu n'en auras plus. Regarde bien, on va applaudir. Mais là, on double le risque. C'est ça qu'on fait, on va le diminuer mais il va rester là. Jusqu'à quand on va le diminuer? Je ne le sais pas. Ça fait que c'est préoccupant.

2875

**MME SUZANNE ROY :**

D'autant qu'on entendait cet après-midi les premiers intervenants au niveau de l'Association des produits chimiques, là, les premiers intervenants cet après-midi qui applaudissaient en disant : ça va libérer de la place sur les trains pour qu'on envoie d'autre marchandise.

2880

2885

**M. GILLES PLANTE :**

Dont on ne connaît pas les produits, d'ailleurs. Non disponibles, ça va bien.

**MME SUZANNE ROY :**

2890

Alors, on n'est pas sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

2895

C'est moins heureux. Donc, ça fait partie des dynamiques, on parle du chlore gazeux, plein de choses qui sont transigées par train à ce moment-là.

**MME SUZANNE ROY :**

2900

Bien c'est ça.

**M. GILLES PLANTE :**

Voilà.

2905

**MME SUZANNE ROY :**

Alors, je ne sais pas si on gagne nécessairement.

2910

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça va pour moi. Alors, nous vous remercions beaucoup de votre présentation.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2915

Attendez, je n'ai pas fini, moi, j'ai beaucoup de questions encore. Bon, on continue, j'ai encore plusieurs questions.

2920

**LE PRÉSIDENT :**

Beaucoup, c'est...?

2925

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Beaucoup, je n'en ai pas 50, là, mais j'en ai quand même quelques-unes.

**LE PRÉSIDENT :**

2930

Parfait.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2935

Il est mentionné aussi dans votre mémoire que pour chacune de vos MRC, vous avez plusieurs règlements municipaux encore, régionaux, qui devraient être modifiés. Donc, qu'est-ce que... Est-ce que vous pourriez nous faire part, pour chacune de vos MRC, c'est qu'il en est exactement des règlements qui devront être modifiés, soit dans les municipalités ou soit...

2940

**MME SUZANNE ROY :**

L'abattage d'arbres, le règlement de contrôle intérimaire...

**MME FRANCINE MORIN :**

2945

Les cours d'eau.

**MME SUZANNE ROY :**

2950 Les cours d'eau, tous nos règlements courants, dans le fond. Bien, on parlait du boisé de Verchères, alors il est défendu d'abattre des arbres dans le boisé de Verchères. Alors...

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2955 O.K. Et si vous ne modifiez pas vos règlements, que se passe-t-il?

**MME SUZANNE ROY :**

2960 Bien, il y a des amendes qui s'appliquent.

**MME FRANCINE MORIN :**

2965 Il faut qu'ils obtiennent des permis et donc les permis, il faut qu'ils soient... Dans le fond, il faut qu'on donne des permis, là, conformes aussi à nos règlements, et s'il faut transformer nos règlements, bien ce sera des irritants aussi pour nous autres.

2970 **M. GILLES PLANTE :**

Puis si on ne veut pas, bien ce qu'on a su c'est que Ultramar avait probablement le pouvoir d'exproprier.

2975 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Même s'ils ne respectent pas les permis de la construction?

2980 **M. GILLES PLANTE :**

Oui. Bien, c'est qu'on a su. Je ne dis pas que c'est la vérité, là, mais c'est ce qu'on a su.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

2985 Vous n'avez pas fait de démarches auprès de...

**MME SUZANNE ROY :**

2990 Non, parce que notre objectif, ce n'est pas de faire un bras de fer avec Ultramar, on n'a pas du tout envie de faire un bras de fer avec Ultramar, ce n'est pas notre objectif, sauf que c'est une réalité à laquelle il faut faire face. Si tu as 18 règlements à modifier, bien il faut prendre le temps de procéder dans l'ordre et puis il y a des règlements là-dessus qui peuvent être susceptibles d'approbation référendaire.

2995 Alors, il faut suivre nos règlements, nos règles du jeu. On ne permettra pas de faire des choses sur le territoire à Ultramar qu'on ne permettrait pas à un autre promoteur.

**M. GILLES PLANTE :**

3000 Ou un citoyen.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3005 Et Ultramar est au courant de ce processus-là?

**MME SUZANNE ROY :**

3010 J'espère.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et est-ce qu'il vous appelle de temps à autre pour en discuter?

3015 **MME SUZANNE ROY :**

On n'est pas rendu là.

**MME FRANCINE MORIN :**

3020 Non.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3025 Vous n'êtes pas rendus là, parfait.

3030 Alors, maintenant, il y a une autre chose. C'est indiqué aussi qu'il appert que la valeur d'un oléoduc tend à décroître dans le temps, jusqu'à atteindre une valeur résiduelle presque nulle. Est-ce que ça va être le cas pour l'oléoduc d'Ultramar? Parce que Ultramar, dans son étude d'impact, dit qu'il va, de façon récurrente à chaque année, donner tant de taxes aux municipalités. Donc, ça n'a pas l'air qu'il y a une décroissance, en tout cas ce n'est pas ce que je peux avoir lu.

**MME SUZANNE ROY :**

3035 C'est parce que la taxe est basée sur la valeur, si la valeur est décroissante plutôt que croissante, alors la taxe va automatiquement décroître.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3040 Mais c'est parce que, autrement dit, vous présumez que le pipeline qui va être installé, à un moment donné, à l'année 1, va valoir, disons...

**M. GILLES PLANTE :**

3045 X millions.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3050 Je ne sais pas, 30 millions et à l'année 20, il va valoir zéro million, c'est ça?

**M. GILLES PLANTE :**

3055 Oui.

**MME SUZANNE ROY :**

3060 Oui. Je pense que ça a été, face à ce qui s'est fait dans le passé où il y avait...

**M. GILLES PLANTE :**

C'est comme une infrastructure municipale.

3065 **MME SUZANNE ROY :**

C'est une infrastructure décroissante qui se terminait 30%, là, je pense.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3070 Je pense qu'il y a une question qui va être envoyée à Ultramar de ce côté-là, parce que je veux m'assurer, effectivement, que de la manière que c'est écrit dans l'étude d'impact, il n'a jamais été... en tout cas. À moins que je me trompe, il n'a jamais été question d'une taxe décroissante dans le temps. Si c'est le cas, évidemment, bien on verra à ce moment-là.

3075



Maintenant, il est souhaité par les MRC, et possiblement par les municipalités, un système de redevances basées selon un pourcentage établi par rapport au coût de construction et d'exploitation de l'infrastructure. Je saisis mal cette demande, est-ce que vous pourriez être un peu plus explicite là-dessus?

3080

**M. GILLES PLANTE :**

Bien, ce qu'on disait, puis si on prend l'exemple, puis je vais vous le lire parce que je ne veux pas me tromper non plus, je m'attendais à ce que vous posiez cette question-là. C'est la même chose qu'une valeur intégrée de la société d'Hydro Québec. Ça c'est un exemple qu'on va vous donner.

3085

C'est le programme prévoit la rétribution aux villes d'un pourcentage associé au coût des travaux. La redevance pourrait être établie en fonction du volume annuel de produits transportés dans la conduite. Ces sommes pourraient servir aussi à financer le projet de protection et de la mise en valeur des milieux d'intérêt écologique dans les municipalités, par le projet.

3090

Ce qu'on dit, et si on va au litre ou au gallon, peu importe, tu en as tant par année, bien tu as une redevance à donner aux MRC que eux, après ça, bien elles vont réinvestir justement dans nos milieux respectifs.

3095

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Mais je ne comprends pas... Enfin, je comprends l'objectif recherché mais je ne comprends pas le pourquoi de cette redevance-là. Pourquoi qu'on devrait vous donner une redevance? Parce que les propriétaires de terrains nous disent : nous aussi, on veut une redevance. Mais pourquoi qu'on devrait donner, en fait que Ultramar devrait donner une redevance aux municipalités et aux MRC? J'essaie de comprendre la raison fondamentale de cette redevance-là.

3100

3105

**M. GILLES PLANTE :**

En fait, c'est pour subvenir aux MRC mêmes.

3110

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Mais subvenir dans quel sens?

**M. GILLES PLANTE :**

3115

Bien, c'est dans le sens que ce serait comme un fonds dédié, puis à ce moment-là les MRC redistribueraient dans les municipalités ou les organismes touchés, que ce soit le centre de la nature ou, et cetera.

3120 **LE PRÉSIDENT :**

Disons que c'est un concept qui est plus difficile à...

3125 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3130 Disons que ce qu'on voit habituellement c'est qu'il y a une – on en parlait hier – une compensation monétaire, c'est un dernier recours à un impact non atténuable. Un impact résiduel qui est significatif... bon. Et normalement, le principe de la compensation dit : si tu as perdu des érables ou de l'orme de fontaine, une frayère à ormes de fontaine ou un chevalier cuivré, je ne sais pas trop, bien on compense dans le même domaine que celui qui est impacté.

3135

Alors, c'est évident que si la compensation, à ce moment-là, sert à régler le problème, un problème fait par quelqu'un d'autre, bien là, ça aussi on s'éloigne de l'objectif du système de compensation. Alors, c'est pour ça qu'il y a des nuances à faire, là, dans ce mécanisme-là, bien entendu. Le principe de compensation doit être rattaché à l'impact.

3140

**MME SUZANNE ROY :**

3145 Oui. Sauf que dans un... quand on parlait de compensation, on pense aussi que la présence du pipeline sur un territoire, ça va toujours rester une contrainte pour la municipalité. Jamais elle va pouvoir arriver puis... Ça ne sera pas des zones qui vont être développables dans 20, 30, 40, 50 ans, ça va être des limitations tout le temps, constantes, oui, pour le propriétaire qui est directement fixé, mais aussi pour la municipalité.

3150 Un pipeline, ça ne prendra pas de valeur comme une maison qui va croître avec les années, même au contraire. Ce qui a été appliqué, ça a été décroissant, alors c'était plus dans ce sens-là où on disait un type de compensation.

**LE PRÉSIDENT :**

3155 Alors c'est ça, il faut nuancer.

**MME SUZANNE ROY :**

3160 Puis comme on trouvait que écologiquement, on était beaucoup attaqué, on se disait bien de le redonner dans un fonds qui va nous permettre de réinvestir à ce niveau-là, peut être intéressant, pour réhabiliter d'autres parties du territoire.

C'est un peu dans ce sens-là qu'on l'entrevoit.

3165 **LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'on cherche toujours à relativiser. S'il y a un impact, par exemple si on parle... parlons du déboisement; si Ultramar avec son projet veut déboiser 30 hectares mais qu'à chaque année, il s'en déboise 200 hectares dans la région, mais qu'est-ce que vous faites avec les gens qui déboisent les 200 hectares? Ça aussi c'est important de pouvoir le savoir.

3170

**MME SUZANNE ROY :**

Bien, dans nos boisés, nos règlements de contrôle intérimaire, on ne va pas vers le déboisement, au contraire, on protège nos boisés parce qu'on est en dessous de la norme.

3175

**M. GILLES PLANTE :**

Au contraire, c'est ça, on est réglementé.

3180

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que, là, on a vu, il y a des endroits, il y a des secteurs qui sont en développement résidentiel, donc qui sont encore relativement boisés, des golfs ou des choses comme ça, qui peuvent, à ce moment-là, s'en aller dans des terrains. Dans la grande MRC, encore dernièrement, il y avait des articles par exemple sur les milieux humides dans la Montérégie où ça continue à régresser, alors on est rendu à 3%, 4%, on voit qu'il y a quand même... il se passe des choses encore, là.

3185

3190

Si vous me dites qu'il n'y a plus nulle part en Montérégie aucun terrain boisé qui est ouvert au développement domiciliaire, donc tant mieux.

3195

**MME SUZANNE ROY :**

Je peux vous dire qu'on en a de moins en moins et qu'il n'y a pas beaucoup d'ouverture de ce côté-là.

3200

**LE PRÉSIDENT :**

Ou il y en a de moins en moins parce qu'il n'y en a plus.

**M. GILLES PLANTE :**

3205

On ne peut pas parler de toute la Montérégie, mais dans les trois MRC, je peux vous dire qu'il n'y en a pas.

**LE PRÉSIDENT :**

3210

C'est ça. Est-ce que Ultramar est le seul qui va causer... C'est toujours la question aussi, c'est ça. On ne peut pas dire : toi, paie; les autres, payez pas.

**MME SUZANNE ROY :**

3215

Et c'est un impact majeur et dans des boisés protégés. Il y a des boisés qui ont une grande valeur écologique puis il y a des boisés qui ont moins de valeur écologique.

**LE PRÉSIDENT :**

3220

C'est ça.

**MME SUZANNE ROY :**

3225

Alors, tantôt, quand on parlait des milieux humides, quand on touche à un milieu humide, on se doit de compenser. Alors, c'est un peu le même phénomène qu'on percevait, là, au niveau d'une possibilité de redevances.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3230

Mais vous savez, des fois, que dans un milieu boisé, il y a de l'eau.

**MME SUZANNE ROY :**

3235

Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3240

Et souvent, les producteurs forestiers font des... ils creusent des canaux pour justement assécher. Donc, ils créent un problème parce que dans le fond, le milieu qui était humide à ce moment-là ne devient... devient non humide. Donc, ça aussi ça l'a un impact, ce n'est pas créé par le passage de quoi que ce soit. Mais c'est pour ça qu'il faut relativiser tout ça aussi, là.

3245

Peut-être une dernière question : vous avez dit que le tracé alternatif qui est proposé par, enfin, par vos trois MRC, se trouve le tracé de moindre impact. Mais est-ce que vous avez des études qui nous disent que c'est le tracé de moindre impact?

**MME SUZANNE ROY :**

3250 On a fait évaluer par une firme au niveau de l'environnement parce que, effectivement, on a des gens au niveau technique qui ont travaillé très fort et au mieux de leurs connaissances, mais on est allé chercher des expertises extérieures pour faire l'analyse.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3255 Donc, vous avez eu des études qui ont été réalisées?

**MME SUZANNE ROY :**

3260 Oui.

**MME FRANCINE MORIN :**

Oui.

3265 **M. GILLES PLANTE :**

Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3270 Est-ce que c'est possible de déposer ces études-là à la commission?

**MME SUZANNE ROY :**

3275 Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3280 Très bien. Donc peut-être avec madame Gélinas qui est à l'arrière, lui demander sa carte et elle nous fera parvenir tout ça. Parce que d'une part, il y a cet aspect-là qu'il faut regarder mais il y a également tout l'aspect des personnes qui vont être... qui sont sujettes à être impactées par un tracé alternatif. Et donc ça, est-ce que ça a été fait? Est-ce que vous avez rencontré ces gens-là? Est-ce que vous leur avez parlé? Est-ce que vous les avez sensibilisés à une possibilité qu'un nouveau tracé passe à proximité d'eux et qui vienne les impacter, est-ce que ça a été fait?

3285 **MME SUZANNE ROY :**

On n'a pas rencontré 100% des gens mais, effectivement, il y a eu des rencontres avec des gens, avec les différents intervenants.

3290 **M. GILLES PLANTE :**

En fait, les municipalités qui étaient concernées dans le tracé.

3295 **MME FRANCINE MORIN :**

Et étaient présentes sur notre comité, donc...

3300 **MME SUZANNE ROY :**

Et ils ont parlé aux citoyens qui étaient, dans plusieurs cas, nos citoyens qui seraient directement touchés.

3305 **M. GILLES PLANTE :**

Oui.

**MME SUZANNE ROY :**

3310 Mais on n'a pas fait 100% des gens au moment où on se parle.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et les citoyens n'avaient pas de problème avec ça, d'être impactés.

3315

**MME SUZANNE ROY :**

Bien, ça dépend de l'impact. Quand tu longes une ligne de lot, c'est toujours moins fatiguant que quand tu le traverses.

3320

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

C'est parce qu'on n'a pas entendu parler ces gens-là, j'aimerais ça que ces gens-là donnent leur opinion, mais en tout cas ça va être une autre fois.

3325

**MME SUZANNE ROY :**

Nous sommes leurs représentants, comme élus.

3330 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Oui, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

3335

Mais disons que ça ne fait pas partie de l'examen, parce qu'il faut bien comprendre, le ministre nous a mandatés d'étudier un tracé privilégié par un promoteur. Bien entendu, on n'est

3340 pas limité aux mesures d'atténuation de ce tracé-là. Bien entendu, dans ce cas-ci, on n'est pas capable, on n'a pas d'étude d'impact du tracé alternatif, donc nous sommes absolument incapables de juger du tracé alternatif, nous, là. Il faut que ce soit très clairement établi pour être...

**MME SUZANNE ROY :**

3345 Parce qu'on a voulu en donner plus qu'on nous en demandait, alors on est allé jusqu'à proposer un tracé alternatif.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

3350 **MME SUZANNE ROY :**

Pour répondre à certains impacts qu'on constatait sur le tracé d'Ultramar.

**LE PRÉSIDENT :**

3355 Mais nous sommes incapables d'en juger, faute d'étude d'impact. Pour le faire, il faudrait avoir une méthode comparative, une évaluation aussi exhaustive des deux tracés, satisfaisante, pour être capable de dire : ah, celui qui émerge c'est celui-ci. Ce qu'on n'a pas actuellement.

3360 Bien entendu, je pense que ce qu'on va essayer de faire, c'est de définir, voir quelles pourraient être les façons de faire qui permettraient d'arriver à un consensus. Parce que hier, on a mentionné, il y a aussi l'acteur Esso, il y a l'acteur ministère des Transports du Québec, qui peut être impliqué dans son emprise. Je ne pense pas que le Ministère serait très, très heureux qu'une portion de l'autoroute 20, qu'une chaussée de l'autoroute 20 ferme, par exemple, donc c'est tous  
3365 des aspects comme ça aussi qu'il faut regarder. On voit la situation mérite l'attention de plusieurs acteurs dans ce domaine-là.

3370 Alors, disons qu'à ce stade-ci, c'est clair, nous, on va regarder ça, on va essayer de définir qu'est-ce qui pourrait être une approche intéressante pour tout le monde, en fonction des valeurs, par exemple, ne serait-ce qu'en nous basant sur les principes du développement durable : équité, transparence, protection des écosystèmes, protection des activités économiques et des choses comme ça.

3375 Alors, disons que c'est dans ce sens-là qu'on va aller à ce stade-ci, là. On va voir qu'est-ce que... On va aller dans le détail de notre analyse.

**M. GILLES PLANTE :**

3380 C'est ce qu'on a fait, Monsieur le président, en vous proposant ce tracé alternatif là avec tous les groupes. Puis c'est ça qui est intéressant, pour les trois MRC – puis je le répète puis je le maintiens – mais ça a fait un consensus unanime.

**LE PRÉSIDENT :**

3385 La commission en tient compte, étant donné qu'il y a un groupe quand même structuré qui arrive avec ce tracé-là, ça, ça a un impact, bien entendu, sur les travaux de la commission, ça c'est certain.

**M. GILLES PLANTE :**

3390 C'est sûr, on est d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3395 Alors, nous vous remercions.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3400 Merci Mesdames, Monsieur.

**MME SUZANNE ROY :**

3405 Bien, merci beaucoup.

**M. GILLES PLANTE :**

Merci à vous.

3410 **MME FRANCINE MORIN :**

Merci à vous.

**LE PRÉSIDENT :**

3415 Alors nous allons maintenant inviter la Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal et de la Rive Sud.

3420 Alors bonjour, Monsieur. Je n'avais pas votre identité, si vous voulez vous nommer, s'il vous plaît.

**M. DANIEL MARCOUX :**

3425 Mon nom est Daniel Marcoux.



**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Et vous êtes Monsieur?

3430 **M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

Bonjour, Jean-François Gauvin.

**LE PRÉSIDENT :**

3435

Et Jean-François Gauvin. Alors, à vous la parole, Messieurs.

**M. DANIEL MARCOUX :**

3440

Bon. Mon nom, comme je viens de le mentionner, mon nom est Daniel Marcoux. Je suis ici aujourd'hui, non seulement en tant que président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de la île de Montréal, mais aussi en tant que représentant de la Fédération des Chambres de commerce du Québec. Je suis accompagné du président du conseil d'administration de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud, monsieur Jean-François Gauvin.

3445

Nous nous partagerons la présentation sommaire du mémoire conjoint de nos Chambres de commerce respectives et de celles de Drummond, les Maskoutains et des Boisfrancs, ainsi que de la Fédération des Chambres de commerce du Québec.

3450

La Fédération des Chambres de commerce du Québec regroupe 170 Chambres régionales et locales présentes et actives dans toutes les régions du Québec, ce qui totalise 55 000 membres, dont la grande majorité sont propriétaires ou gestionnaires d'entreprises privées. La Fédération rejoint donc 2 000 entreprises qui ont 720 000 personnes à leur emploi.

3455

D'entrée de jeu, la Fédération des Chambres de commerce du Québec et les Chambres signataires saluent respectueusement le travail du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Nous exprimons avant tout, ici, des préoccupations économiques tout en appuyant fortement la diminution des risques reliés au transport des produits pétroliers, principalement en milieux urbains.

3460

Cinq raisons majeures motivent notre démarche : parce que le pipeline s'inscrit dans la consolidation et même dans le développement d'une partie significative de l'industrie québécoise du raffinage du pétrole, un secteur important pour le Québec; parce que le pipeline contribuera à sécuriser notre approvisionnement en produits pétroliers finis, dont nous avons un besoin constant et qui représentent un intrant indispensable à la quasi-totalité des activités économiques; parce qu'au cours de la prochaine année, le projet de pipeline générera d'importantes retombées économiques, en particulier dans le secteur de la construction, au moment même où cette industrie doit faire face à un ralentissement au niveau de la construction domiciliaire; parce que le promoteur Ultramar a déployé des efforts significatifs afin d'expliquer le projet, de minimiser les impacts de la réalisation du projet sur l'environnement et sur les activités des personnes vivant à

3465

3470 proximité du tracé, et qu'elle a associé les représentants de ces personnes aux principales étapes  
de préparation et de réalisation du projet, et continue de le faire; parce que la Fédération agit de  
concert avec les Chambres de commerce locales et régionales directement concernées par le  
projet, Chambres qui ont convenu de l'importance de faire valoir leur point de vue auprès du  
BAPE.

3475  
Donc plus en détail, première raison : le raffinage des produits pétroliers. En 2007, nous  
ne comptons plus que trois raffineries de pétrole au Québec. Ultramar à Saint-Romuald ainsi que  
Péto Canada et Shell à Montréal-Est. Il est vrai que le pipeline Saint-Laurent n'est pas absolument  
indispensable à la poursuite des activités de raffinage d'Ultramar.

3480 Cependant, en sécurisant nettement le transport des produits raffinés vers les grands  
centres de consommation, le pipeline améliore l'environnement de production et les conditions  
d'affaires de l'entreprise.

3485 De plus en réalisant un investissement de 232 millions dans la construction d'un pipeline,  
Ultramar réaffirme sa volonté de poursuivre et même d'intensifier ses activités de raffinage au  
Québec.

En tant que représentants de la communauté d'affaires du Québec, nous ne pouvons que  
saluer ces investissements qui assurent la poursuite et le développement d'une importante activité  
économique au Québec.

3490

3495 Deuxième raison : la sécurité des approvisionnements. Comme on le sait, le Québec ne  
produit pas de pétrole sur une base commerciale, il est donc entièrement dépendant des  
importations. Cependant, grâce à la voie navigable du Saint-Laurent, le Québec s'approvisionne  
en pétrole brut et en produits raffinés de plusieurs sources, ce qui le rend moins vulnérable en cas  
de crise politique ou de catastrophe naturelle.

3500 Les conditions de navigation et le transport par train posent diverses difficultés, surtout  
durant l'hiver. au moment même où nos besoins en produits pétroliers raffinés sont les plus élevés.  
Notre sécurité au plan énergétique est donc liée, pour une bonne part, à la fiabilité des moyens de  
transport de produits transformés et à la capacité de ces moyens de transport d'approvisionner les  
consommateurs de manière continue.

3505 La consommation de produits pétroliers fluctue, somme toute, assez peu d'une année à  
l'autre. C'est particulièrement vrai pour l'essence qui est le produit le plus utilisé. Au cours des  
prochaines années, on peut probablement anticiper une légère diminution de la demande des  
produits pétroliers raffinés, compte tenu des préoccupations grandissantes à l'égard des gaz à  
effet de serre et de la disponibilité prochaine d'une certaine quantité de carburant de substitution.

3510 Même selon les scénarios les plus optimistes du point de vue environnemental, cette  
réduction demeurera, somme toute, marginale, et nous aurons encore besoin de plusieurs  
milliards de litres d'essence et d'autres combustibles chaque année et ce, sur une base constante.  
Il importe donc de rassembler les conditions qui permettent d'offrir le maximum de garantie que

3515 ces produits pétroliers seront disponibles lorsque les particuliers, les institutions, les services publics et les entreprises en auront besoin.

3520 On estime qu'il y a un écart de 100 000 barils/jour entre la demande sur les marchés québécois et ontarien en produits pétroliers raffinés et la capacité actuelle de production des raffineries dans les deux provinces. Ce manque à gagner doit être comblé par des importations de produits raffinés qui sont, par la suite, transportés par navire. Dans la foulée de la construction du pipeline Saint-Laurent, Ultramar va contribuer à réduire d'environ 40% les importations des produits raffinés légers sur le marché Québec-Ontario puisque la raffinerie de Saint-Romuald va accroître sa production.

3525 Chaque pas qui est franchi dans le sens d'une augmentation du degré d'autosuffisance contribue à sécuriser davantage la disponibilité des produits pétroliers raffinés au Québec. Cette décision mérite d'être appuyée parce que nous avons absolument besoin de ces produits.

3530 Personne ne contestera que l'acheminement de gaz et de pétrole brut ou raffiné par pipeline constitue le moyen le plus efficace, le plus sécuritaire et le moins dommageable pour l'environnement. Dans le corridor Lévis – Montréal-Est, Ultramar transporte actuellement par train et par navire, 50 000 barils de produits pétroliers raffinés par jour. Cela nécessite deux trains-blocs formant des convois de 68 gallons citernes, wagons citernes, pardon, qui font chacun quatre fois par semaine l'aller-retour Lévis – Montréal-Est.

3535 Ces trains traversent des zones urbaines importantes, notamment à Drummondville et à Saint-Hyacinthe, ce qui n'est pas sans inconvénient et sans risque. De plus, des navires effectuent entre 70 et 85 transports de produits raffinés entre ces deux villes chaque année. Tout ce trafic sera éliminé avec le pipeline.

3540 Tout en saluant l'aspect économique du projet, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal considère que le pipeline améliore nettement la sécurité des résidents de cette zone urbaine de son territoire.

3545 De nombreuses personnes vivent en effet à proximité du terminal où arrivent les produits pétroliers raffinés. Le remplacement de ce mode de transport par un pipeline élimine un risque associé au transport par navire.

3550 De plus, la diminution importante du transport par train, qui suivra l'entrée en opération du pipeline, améliorera nettement la circulation routière dans l'Est de Montréal, sur le boulevard Marien en particulier. Actuellement, le passage des trains-blocs crée des attentes de plusieurs minutes pour les automobiles, les camions et les véhicules d'urgence.

3555 Je cède maintenant la parole à mon collègue, monsieur Jean-François Gauvin, de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud qui vous résumera les trois autres raisons qui motivent notre démarche et conclura la présentation de ce mémoire.

Merci de votre attention.

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

3560

Bonjour, je me présente, Jean-François Gauvin, président du conseil d'administration de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud.

3565

Dans un premier temps, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive Sud est le troisième plus important regroupement d'affaires au Québec et compte plus de 1 800 membres. Notre organisation rejoint les préoccupations et le point de vue des autres Chambres de commerce et de la Fédération avec qui nous présentons ledit mémoire.

3570

Suite à la démonstration de mon collègue, j'aimerais maintenant attirer votre attention, entre autres, sur les retombées économiques de la construction du pipeline, de même que sur l'attitude que l'on qualifie de responsable, jusqu'à ce jour, du promoteur. Et en terminant, je conclurai notre présentation.

3575

Selon l'Institut de la statistique du Québec, la construction du pipeline entraînera des retombées économiques de l'ordre de 138,6 millions de dollars. Ce sont environ 1 600 personnes à 1 650 personnes qui travailleront sur ce chantier, qui toucheront des salaires de l'ordre de 70 millions et qui ainsi bénéficieront de ces retombées.

3580

Le projet apportera également des retombées fiscales non négligeables de 6 millions pour le gouvernement fédéral et de 9 millions de dollars pour le gouvernement provincial en impôts et taxes.

3585

J'aimerais également mentionner, du niveau économique, un autre point de vue – donnez-moi 30 secondes s'il vous plaît... On mentionne également, selon toujours l'Institut de la statistique du Québec, qu'une fois les travaux de construction terminés, l'exploitation du pipeline occasionnera des dépenses annuelles de l'ordre de 5,9 millions, quelque 13 à 15 employés permanents y travailleront, les municipalités et les commissions scolaires percevront des taxes pour un montant de l'ordre de 2,2 millions de dollars par année. Alors, à notre avis, c'est des chiffres non négligeables.

3590

Nous sommes d'avis, dans un dossier comme celui-ci, qu'il est important pour les promoteurs de mieux expliquer leur projet et de chercher à concilier leurs besoins avec les principales préoccupations des personnes, des organisations telles que MRC, villes, municipalités et autres, qui ont des appréhensions à l'égard du projet.

3595

Il est entendu que le Québec doit réaliser des projets créateurs de richesses et d'emplois, cependant il est également entendu que les promoteurs doivent déployer des efforts accrus afin de rallier une partie importante de la population affectée par le projet.

3600

Le promoteur Ultramar a pris en compte cette préoccupation de bien faire comprendre la nature du projet et d'en limiter l'impact sur l'environnement de même que sur les personnes. Plus particulièrement, nous avons retenu trois points dans les démarches d'Ultramar, qui illustrent la démarche responsable dont tout promoteur devrait faire preuve.

3605 Sachant que le pipeline projeté passera sur la propriété de nombreux producteurs agricoles et propriétaires de boisés privés, membres de l'Union des producteurs agricoles, le promoteur a activement cherché à conclure avec l'UPA, un cadre balisant les négociations avec les propriétaires : régime de compensation, gestion de l'emprise, mesures d'atténuation et documents juridiques types.

3610 Bien sûr, Ultramar devra négocier avec chacun des propriétaires parce que chaque situation est unique, mais l'entente cadre conclue avec l'UPA est de nature à rassurer les producteurs et à circonscrire les négociations à l'intérieur des paramètres établis avec un organisme qui les représente et défend leurs intérêts.

3615 Une attention particulière a également été portée aux zones sensibles, tant au plan de l'environnement que de la densité de population ou du patrimoine biologique et architectural. La prise en compte de ces sensibilités a conduit le promoteur à examiner 24 variantes dans l'analyse du trajet et de considérer 550 kilomètres de trajet pour un pipeline qui aura une longueur de l'ordre de 240 kilomètres.

3620 Le choix du tracé ne fait pas partout l'unanimité. Nous présumons cependant que si des solutions réalistes sont proposées au cours de ces audiences en faveur de changements dans certaines sections du tracé, le promoteur en tiendra compte mais la Fédération et les Chambres reconnaissent que des efforts sérieux ont été déployés jusqu'à ce jour afin de choisir le tracé qui crée le moins possible d'inconvénients.

3630 De plus, le promoteur s'est rendu disponible pour la tenue de nombreuses séances d'information à l'intention des personnes et des organismes intéressés par le projet. De plus, il préconise la mise en place de comités de liaison entre Ultramar et les représentants des propriétaires de terrains, les municipalités et les organismes intéressés et ce, durant toute la phase de construction et d'exploitation du pipeline.

3635 En conclusion, la construction d'un pipeline de 240 kilomètres de long cause, bien entendu, certains inconvénients aux personnes qui vivent près du tracé. Il s'agit cependant pour nous de désagréments passagers que le promoteur veut le plus possible minimiser. Ces perturbations passagères permettront pendant des décennies d'acheminer de la manière la plus sécuritaire qui soit, les produits pétroliers dont nous avons besoin. Le pipeline sécurisera considérablement notre approvisionnement en produits pétroliers raffinés, tout en préservant, au Québec, une activité de raffinage de classe mondiale. Le projet générera des retombées économiques immédiatement perceptibles par plus de 1 600 travailleurs de la construction dans plusieurs régions du Québec.

3645 Enfin, la Fédération des Chambres de commerce du Québec et les Chambres signataires appuient donc le Projet pipeline Saint-Laurent et espèrent que le BAPE en recommandera la réalisation.

Merci de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

3650

On vous remercie pour votre témoignage. Tout à l'heure, ça fait quelques reprises, vous n'êtes pas les premiers à en parler, vous parlez de création d'emplois liés au projet de pipeline mais j'aimerais passer aussi un commentaire à cet effet-là. C'est que là, actuellement, il y a des emplois dans le domaine ferroviaire, ne serait-ce que les conducteurs des trains, des trains-blocs, donc la question à savoir, c'est s'il y a des emplois de créés ans le pipeline, il pourrait y avoir des emplois perdus dans le transport ferroviaire.

3655

Alors, somme tout, est-ce que la balance nette est positive ou négative?

3660

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

Somme toute, moi, je ne suis pas un expert en évaluation d'un impact d'emploi sur un projet ou l'autre, mais on mentionne bien, dans notre mémoire, que dans un premier temps il s'agit d'emplois reliés à un projet de construction, donc 1 600 emplois, 1 650 emplois reliés au projet de construction et par la suite, 13 à 15 emplois permanents reliés à l'exploitation du pipeline.

3665

Moi, je pense que, en contrepartie, les chemins de fer aujourd'hui sont quand même relativement occupés, ça me surprendrait que le transport sécuritaire d'un produit pétrolier à travers un pipeline ait un impact vraiment important sur l'emploi des gens de chemin de fer. Ça reste à démontrer mais il n'en demeure pas moins que la construction, elle, va générer 1 600 emplois immédiats alors que... l'impact reste quand même à définir au niveau du transport.

3670

**M. DANIEL MARCOUX :**

L'impact est surtout, comme mon confrère l'a mentionné, l'impact est surtout à court terme. Il est bien évident qu'un impact à long terme, compte tenu qu'il va se créer 13 emplois pour gérer le pipeline, ce n'est pas une activité économique, si on regarde juste cet aspect-là, qui est extrêmement intéressante. Et puis ça va probablement être contrebalancé par ce qui pourrait être une perte potentielle d'emplois au niveau des opérateurs de trains, si jamais ces trains-là ne sont pas remplacés.

3675

3680

C'est bien évident que ce n'est pas au niveau de l'emploi que le projet – outre l'aspect à court terme, parce que c'est quand même intéressant de donner de l'ouvrage à 1 600 travailleurs de la construction, surtout dans l'état actuel de l'industrie, 70 millions en salaire, mais sur le moyen terme, ce n'est pas là qu'est l'aspect intéressant du projet.

3685

**LE PRÉSIDENT :**

Effectivement. Pour le travailleur de la construction, bien entendu, il faut le voir de façon globale. Un travailleur de construction a un emploi permanent dans le domaine de la construction, pour qu'il conserve son emploi, bien, il faut des projets.

3690

**M. DANIEL MARCOUX :**

3695            Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

3700            Différents projets. C'est évident qu'ici, on a une lorgnette sur un projet, temporairement, le travailleur de la construction va passer deux ans de sa vie sur ce projet-ci, disons s'il se matérialise, après ça, bien, il va y avoir un autre projet, et c'est comme ça que les emplois sont permanents dans le domaine de la construction.

3705            **M. DANIEL MARCOUX :**

                 Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

3710            Je pense qu'on est conscient de la nuance, c'est bien important...

**M. DANIEL MARCOUX :**

3715            Tout à fait, c'est ça. Tout ce qui est industriel, résidentiel, et cetera, là, ça prend des grands projets pour tenir les gens occupés.

**LE PRÉSIDENT :**

3720            Puis des petits projets aussi.

**M. DANIEL MARCOUX :**

                 Oui, oui, et des petits.

3725            **LE PRÉSIDENT :**

                 Monsieur Lafond?

3730            **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3735            Oui. Tantôt, vous avez mentionné, Monsieur Gauvin, que l'entente cadre qui avait été négociée entre l'UPA et Ultramar, c'était très bien parce qu'il y avait des compensations, et cetera, sauf que ce n'est pas tous les propriétaires qui sont d'accord avec cet énoncé-là et eux ne sentent pas avoir été bien représentés par l'UPA. Donc qu'est-ce qui arrive à ce moment-là?

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

3740 Il faudrait peut-être poser la question aux gens de l'UPA, mais si vous voulez mon point de  
vue, écoutez, nous, ce qu'on mentionne dans ça, c'est qu'on pense que Ultramar a pris en compte,  
en grande partie, les tenants et les aboutissants dans le dossier, ils ont négocié avec un partenaire  
qui s'appelle l'UPA, et je pense que Ultramar va continuer – en tout cas, nous sommes d'avis que  
Ultramar va continuer à tenter de trouver des ententes intéressantes pour l'ensemble des gens qui  
seront touchés par le projet.

3745 Évidemment, quand on négocie, ça prend un document cadre, il y a peut-être  
possiblement des améliorations à apporter à ce document-là mais au moment où on se parle, je  
crois que Ultramar veut tenter de continuer à négocier avec les propriétaires riverains puis tenter  
d'en arriver avec des solutions qui seront adaptées à chacun d'entre eux, autant que cela est  
3750 possible.

Mais pour répondre directement à votre question à savoir : est-ce que les propriétaires ont  
été bien représentés par l'UPA, je ne peux pas répondre à ça, c'est hors de mon champ de  
compétence.

3755

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait, merci Monsieur Gauvin.

3760 **M. DANIEL MARCOUX :**

Juste en appui, en discussion qu'on a eue, nous, avec les gens d'Ultramar, effectivement,  
ils sont bien conscients que l'entente cadre avec l'UPA ne sera pas nécessairement un document  
que tous les agriculteurs vont vouloir reconnaître et puis ils se doivent, eux, s'ils veulent que le  
3765 projet aboutisse, s'asseoir avec ces gens-là et puis discuter avec eux autres et trouver un terrain  
d'entente.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3770 Parfait, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors Messieurs, nous vous remercions pour votre présentation.

3775

**M. JEAN-FRANÇOIS GAUVIN :**

Merci.

3780 **M. DANIEL MARCOUX :**



Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3785

Alors les représentants de la Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal et de la Rive Sud étaient nos derniers participants pour cet après-midi. Lorsque je l'ai mentionné hier, bien entendu, la commission fait relâche ce soir, nous allons poursuivre demain les travaux à Saint-Hyacinthe à compter de 13 h 30, alors je vous invite à venir participer aux travaux de la commission.

3790

Avant de terminer la séance, j'inviterais monsieur Bergeron d'Ultramar à venir à la table concernant la rectification.

3795

Alors, bonjour Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

3800

Bonjour, Monsieur le président, Monsieur le commissaire. Effectivement, nous aimerions apporter plusieurs rectificatifs par écrit. Idéalement, nous aurions besoin des transcriptions, donc nous pensons qu'aussitôt que nous aurons les transcriptions, nous aurions besoin de quelques jours, entre une et deux semaines, pour préparer une réponse écrite ou des rectifications écrites pour la commission.

3805

**LE PRÉSIDENT :**

3810

Bien entendu, nous voulons laisser pleinement le droit de rectification, on va vous demander diligence. Ce qu'on va essayer de faire, par contre – là, on a une audience un peu différente de ce qu'on rencontre habituellement la plupart du temps au BAPE, là, je fais exception de Rabaska mais la plupart du temps, bon, l'audience en deuxième partie on fait ça dans la même semaine, c'est exceptionnel qu'on le fasse en deux semaines, les transcriptions devraient arriver progressivement... idéalement, je pourrais vous demander de faire la rectification en deux temps : la région ici, et à ce moment-là vous pourriez nous l'envoyer le plus tôt possible, à ce moment-là, et après ça, quand on se rapprochera de Québec, la semaine prochaine, donc est-ce qu'il serait possible de le faire en deux blocs, à ce moment-là, parce que les transcriptions vont arriver la semaine prochaine, pour ce qui est de la région ici.

3815

**M. LOUIS BERGERON :**

3820

Mon objectif, Monsieur le président, ce serait de vous donner un document le plus possible autour du 30 avril pour toutes les séances. Maintenant, en ce qui concerne la séance ici, compte tenu du fait que la semaine prochaine nous sommes à l'extérieur les deux possiblement, trois premières journées, ce sera peut-être difficile, là, de faire ça dans un délai très rapide mais ce que

3825 je pourrais vous proposer, c'est que pour le 30 avril, nous ayons sinon la totalité, je dirais la vaste majorité des rectificatifs qui vous seront envoyés.

**LE PRÉSIDENT :**

3830 On peut vivre avec ça, le 30 avril. Donc il nous faut quelque chose, mais s'il manque quelques éléments, on va le comprendre, là, donc on se fixe le 30 avril comme objectif pour la rectification.

3835 Parce que ce qui est important sur la rectification, bien entendu, lorsque je l'ai mentionné en ouverture de discours, la rectification c'est pour corriger des faits ou des énoncés. Bien entendu, ce n'est pas pour commenter – là, je vais demander votre collaboration, Monsieur Bergeron, parce que nous lisons les rectificatifs avant d'en autoriser la diffusion et le dépôt. S'il y a des bouts, des passages qui nous fatiguent, bien on va recommuniquer avec vous en disant : bon, ça, on pense que c'est une opinion, un commentaire que vous faites à l'endroit d'un participant, 3840 alors on vous demandera de le retirer.

3845 Alors on se comprend, vous allez corriger des choses, des énoncés qui seraient erronés ou imprécis, qui laisseraient entendre qu'on s'en va dans tel sens alors que ça va dans telle autre direction mais il faut demeurer factuel, donc éviter des jugements négatifs à l'endroit de participants – ça, c'est très important. C'est bon, parce que là je m'adresse à vous mais le droit de rectification est ouvert à d'autres personnes, il pourrait y avoir d'autres personnes qui désirent faire des rectifications et c'est toujours dans ce sens-là qu'on demande aux gens de faire leur rectification.

3850 **M. LOUIS BERGERON :**

3855 C'est effectivement notre compréhension et je peux vous rassurer en vous disant qu'on va s'attarder beaucoup sur les chiffres, les dates et les faits. Donc, ce n'est pas d'émettre des opinions ou, je dirais, des positions du promoteur, c'est simplement de corriger plusieurs énoncés verbaux parce que je vous dirais, dans les mémoires, nous pouvons les regarder immédiatement et effectivement, il y a peut-être certaines choses à corriger mais je dirais que c'est surtout dans les interventions, il y a plusieurs faits qui doivent être rectifiés et à ce moment-là, on veut être sûr d'avoir les copies...

3860 **LE PRÉSIDENT :**

Les transcriptions.

**M. LOUIS BERGERON :**

3865

Les transcriptions, pardon, pour s'assurer d'avoir bien compris et de bien corriger ce qui a été mentionné.

**LE PRÉSIDENT :**

3870

Et tout le monde, ça comprend nous.

**M. LOUIS BERGERON :**

Effectivement.

3875

**LE PRÉSIDENT :**

Il ne faut pas vous gêner.

3880

**M. LOUIS BERGERON :**

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

3885

Si on a dit des choses imprécises, dites-nous les c'est important. Alors c'est ça, la rectification. Des fois, on dit des choses de mémoire, on peut se tromper, alors c'est important que les gens nous en fassent part en disant : c'est pas ça, c'est plutôt ça. Alors, ça comprend tout le monde, mais on évite les commentaires sur les gens.

3890

Alors, je vous remercie de votre collaboration, donc comme je vous dis, le 30 avril, on pourra vivre avec ça. Je vous remercie.

3895

Alors, maintenant, nous allons mettre fin à la séance de cet après-midi. Alors je vous remercie de votre participation, je fais un petit rappel, sinon madame Olivier va me gronder. Alors, nous avons des questionnaires sur la qualité de nos services, je vous invite à les remplir et sur ce, je vous invite à participer aux travaux de la commission demain.

3900

Alors, bonne fin d'après-midi et bonne soirée.

**AJOURNEMENT**

\*\*\*\*\*

3905

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, 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.

3910

ET J'AI SIGNÉ :

---

YOLANDE TEASDALE, s.o.