

**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**

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 3

Séance tenue le 13 mars 2007, 19 h  
Hôtel des Seigneurs  
1200, rue Johnson  
Saint-Hyacinthe

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 13 MARS 2007 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MARC LESSARD .....	2
MARIO HÉBERT .....	12
PATRICK BRISSETTE .....	27
YVAN MICHON .....	48
MARTIN SCOTT .....	52
JEAN-LUC DALPÉ .....	64
LOUISE RAINVILLE .....	65
REPRISE DE LA SÉANCE .....	69
YVAN MICHON .....	69
CLAUDE CHARRON .....	74
PATRICK BRISSETTE .....	79
PASCAL BERNIER .....	80
CLAUDE CHARRON .....	86
FRANCE BEAUDRY .....	98
MARC LAURIN .....	102
THOMAS GUENTERT .....	106

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique portant sur le projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal. Alors nous allons, bien entendu, continuer à inviter les personnes inscrites au registre, donc les personnes qui désirent poser des questions à la commission.

10 Avant de procéder, je vous informe que nous avons des personnes, des représentants du ministère des Transports du Québec qui sont ici ce soir. Donc les gens sont libres de leur poser des questions. Vers – je dis bien – vers 20 h 30, la commission posera des commissions spécifiques aux gens du ministère des Transports mais d'ici là, s'il y a des gens qui viennent au registre et qui désirent leur adresser immédiatement des questions, aucun problème.

15 Alors, je vais quand même faire un petit tour d'horizon, un petit tour rapidement. Du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des informations ou des documents ou des précisions que vous désirez apporter avant que nous invitions... donc à la table à l'avant, non. À l'arrière, monsieur Archambault?

### 20 M. RAYNALD ARCHAMBAULT :

Oui. Cet après-midi, on a discuté rapidement des prix, des coûts de transport, des taux qui devraient s'appliquer entre Montréal et Québec, et j'aurais peut-être une information qui pourrait aider au moins à situer l'ordre de grandeur sans que ce soit très précis.

25 Si on examine ce que la Régie de l'énergie publie dans son calcul hebdomadaire ou même journalier pour établir le prix minimum qui peut être chargé à la pompe, ce qui veut dire par rapport au marché de Montréal, au marché de gros de Montréal vers des régions, le coût de transport alloué par la Régie dans le cas de Montréal – Québec est de 55 ¢ le litre. Je m'excuse, oui, 55 ¢. Plutôt .55, je m'excuse, je dis des bêtises. Et dans le cas de la Montérégie, Montréal – Montérégie dans la région, .43, et je ne sais pas, vers le Saguenay, 1,30 ¢ et dans le nord, grand nord du Québec, 4,20 ¢. Ça vous donne un ordre de grandeur des coûts de transport au moins permis par la Régie dans son calcul. Naturellement, c'est une moyenne et ça a été fourni à partir de différentes données de transport de l'industrie, j'imagine d'autres sources, mais je ne  
30  
35  
peux pas en dire plus. Au moins, ça donne un ordre de grandeur. On parle de fraction de cent ou de cents par litre.

### 40 M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :

Donc, on parle toujours de produits raffinés, à ce moment-là.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

Oui, oui. Essence et carburant diesel.

45

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait. Merci, monsieur Archambault, de cette information.

50

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Donc ça va pour les personnes-ressources. Du côté du promoteur, monsieur Bergeron, avez-vous des choses spécifiques à nous communiquer?

55

**M. LOUIS BERGERON :**

Non, monsieur le président.

60

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

65

Alors, sans plus tarder, je vais passer à notre registre. Comme j'ai mentionné tout à l'heure, il y a des personnes inscrites depuis hier. Donc nous conservons l'ordre d'inscription. Alors, j'invite monsieur Mario Hébert. Monsieur Pascal Bernier. Madame Céline Girard. Monsieur Scott va venir tout à l'heure? Vous êtes inscrit un petit peu plus loin, monsieur Scott, alors on va faire le défilement. Monsieur Jean Gauvin.

70

Monsieur Marc Lessard? Bonsoir, monsieur!

**M. MARC LESSARD :**

75

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Marc Lessard du Collectif en environnement Mercier-Est, donc du quartier Mercier-Est dans l'est de Montréal. Comme je le mentionnais hier, juste une mise en contexte rapide, l'est de Montréal, en termes de qualité de l'air, c'est probablement, c'est un des endroits les plus contaminés de l'île de Montréal et probablement de la province de Québec sûrement. Ça, je n'ai pas les chiffres pour l'ensemble, mais je ne serais pas surpris.

80

Donc, on est très préoccupés, il y a beaucoup de rapports qui démontrent – de la santé publique – qu'il y a des problèmes de santé chez les jeunes au niveau des poumons, de l'asthme et tout ça, rapports que nous allons vous soumettre annexés à notre mémoire. Maintenant, ma première question, c'est ça, ça va dans le sens des émissions

85 atmosphériques. Quelle va être l'augmentation prévue des émissions atmosphériques. Je ne  
veux pas entrer dans le détail de chacun des polluants qui sont bien répertoriés mais, en gros,  
c'est à peu près quoi l'ampleur de l'augmentation des émissions atmosphériques?

**LE PRÉSIDENT :**

90 Qui sont liées plus spécifiquement avec... parce qu'on peut le voir sur deux points de vue.  
Si la compagnie Ultramar dit, par exemple : mon pipeline remplace du transport par train?

**M. MARC LESSARD :**

95 Oui. En fait, je ne m'occuperai pas du transport justement. Seulement les émissions  
dues aux réservoirs. Donc, il y aura beaucoup plus de produits pétroliers. Si on se fiait à ce qu'on  
nous disait hier, en 2009 je pense, ça double les arrivages de produits pétroliers. On passait de  
50 à 100 000, je n'ai plus les chiffres en tête précisément. Donc juste les évaporations dues aux  
réservoirs, aux manipulations dans les réservoirs. Quelle est l'augmentation? Et je ne tiens pas  
100 compte du transport.

**LE PRÉSIDENT :**

105 Ce qu'on appellerait les émissions fugitives, par exemple. Donc, monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

110 Monsieur le président, il n'y aura aucune augmentation des émissions de gaz à Montréal-  
Est suite au projet.

**LE PRÉSIDENT :**

115 Si vous pouvez détailler la raison. Parce qu'il n'y aura pas plus de produits entreposés?  
Comment on doit comprendre ça?

**M. LOUIS BERGERON :**

120 La consommation de produits pétroliers au Québec et en Ontario excède la capacité de  
production par 100 000 barils par jour. Et le 100 000 barils par jour est présentement importé dans  
la région de Montréal. L'accroissement de la capacité de la raffinerie et la mise en place du  
pipeline servent à venir remplacer une quarantaine de mille barils par jour d'importation. Ça va  
varier entre 40 et 50 000, selon nos prévisions. Donc, essentiellement, c'est de remplacer des  
importations. Alors, le volume de produits manipulés à notre terminal de Montréal-Est restera le  
même.  
125

**LE PRÉSIDENT :**

130 Et ensuite de ça, dans le cas de votre première, disons, phase, advenant la réalisation de la seconde phase, cette seconde phase-là, vous avez dit que vous porteriez la capacité à ça, 170 000 barils par jour. Cette capacité-là, pour revenir sur ça, se ferait dans quel contexte? Et qu'est-ce qu'il en résulterait en termes d'entreposage à Montréal-Est?

**M. LOUIS BERGERON :**

135 Monsieur le président, la capacité théorique maximale de 170 000 barils par jour est, si vous voulez, une capacité de conception ultime qui est prévue pour le projet. Ce n'est pas une prévision. C'est que comme bon gestionnaire, on a pensé que si éventuellement, il y avait possibilité d'accroître la production de produits légers à Lévis pour venir combler un volume plus grand en importation à Montréal-Est, à ce moment-là, on pourrait déplacer plus de 100 000 barils  
140 par jour. Toujours sur la base que nous déplaçons des importations.

**LE PRÉSIDENT :**

145 Très bien, je vous remercie. J'ai quand même une question importante sur cet aspect-là. J'aimerais aller du côté de monsieur Archambault pour faire référence à la Stratégie énergétique du gouvernement du Québec qui vise, entre autres, ils ont des volets à éviter de la consommation de différentes sources d'énergie. Donc, on essaie d'éviter de la consommation de produits pétroliers, de gaz naturel, d'électricité.

150 En termes de produits pétroliers, c'est quoi la stratégie énergétique, qu'est-ce que la Stratégie énergétique du gouvernement dit en termes de consommation relative ou absolue de produits pétroliers en termes d'économie d'énergie? Est-ce que ça peut résulter, les objectifs fixés par le gouvernement, est-ce que ça devrait résulter soit à une diminution de la tendance en augmentation ou est-ce que ça va entraîner une diminution nette de la consommation de produits  
155 pétroliers? Monsieur Archambault, nous aimerions vous entendre sur cet aspect.

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

160 À l'heure actuelle, la consommation de produits pétroliers au Québec est de l'ordre de 18 milliards de litres par année. Si on compte ensemble l'essence, les carburants diesel, les mazouts domestiques, les mazouts lourds. Naturellement, la Stratégie énergétique du gouvernement est de diminuer, si possible, ces consommations par des programmes d'efficacité énergétique tout particulièrement. Mais on s'attend sur un certain nombre d'années à atteindre peut-être un 10 % de diminution de la consommation par véhicule ou par unité maison ou famille et  
165 tout ça. Sauf qu'il faut quand même admettre une chose. C'est que l'augmentation va quand même continuer pour un moment puisque le nombre de véhicules augmente, les distances parcourues, les modes de transport de marchandises par camion qui continuent à

prendre une place très importante.

170           Donc, avant qu'on puisse vraiment changer toute les habitudes et atteindre ce 10 % là qui est fixé quand même, qui est un objectif sur un certain nombre d'années – je ne voudrais pas préciser parce qu'il faudrait que je revoie la stratégie, mais c'est sur un certain nombre d'années, ce n'est pas instantanément, je pense une dizaine d'années qui est prévu pour ça – donc, il va y avoir à terme une petite diminution mais ça va être là. Mais pour le moment donc, on est alentour  
175 de 18 milliards de litres de consommation au Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

180           C'est parce que sans tomber dans le domaine politique étant donné la campagne électorale bien entendu, mais de mémoire, je crois, la Stratégie énergétique fixe un objectif relatif. Ce qu'on a pu comprendre aussi, c'est qu'il y a eu des engagements pris par au moins les trois principaux partis de bonifier éventuellement la Stratégie énergétique.

185           Mais en termes de chiffres plus exacts actuellement, qu'est-ce que le 10 % ça représente? Donc, ça serait 10 % de diminution, si j'applique ça aux produits pétroliers, ça serait 10 % sur le 18 milliards de litres qu'on chercherait à éviter. Donc, pour l'instant, ce que je comprends, c'est un évitement et non une diminution absolue. Donc, l'évitement d'un équivalent de 10 % de 18 milliards de litres. Est-ce que c'est comme ça qu'on doit le comprendre pour  
190 l'instant?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

195           Peut-être une petite précision. Si je me souviens bien, on visait les émissions. Il faut comprendre que les mazouts lourds, par exemple, ont des productions de gaz à effet de serre beaucoup plus élevés que l'essence ou carburant diesel. Donc, il faut voir qu'on va avoir des grands progrès en diminuant la consommation de mazouts lourds mais, du côté de l'essence, vu que le facteur d'émissions est beaucoup moindre, bien c'est sûr que l'effet se fait moins rapidement, à ce moment-là. L'effet de diminution sur les gaz à effet de serre.

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

          J'aurais peut-être juste une petite précision à demander à monsieur Bergeron. Un baril, ça contient combien de litres, monsieur Bergeron?

205           **M. LOUIS BERGERON :**

          Un baril, c'est 159 litres.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

210

Donc c'est un baril américain.

**M. LOUIS BERGERON :**

215

Oui. Le 18 millions de litres, étant donné que j'ai communiqué des chiffres en barils, c'est 310 000 barils par jour.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

220

Merci, monsieur Bergeron.

**LE PRÉSIDENT :**

225

Je vous remercie. Alors, monsieur Lessard?

**M. MARC LESSARD :**

J'aurais une sous-question par rapport à ça pour clarifier un peu.

230

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

**M. MARC LESSARD :**

235

Donc, les émissions n'augmenteraient pas parce qu'il n'y a pas d'arrivages nouveaux. Ça ne vient pas du même endroit. Par contre, j'aimerais comprendre un peu l'évolution des émissions justement d'Ultramar. Je prends des chiffres qui apparaissent sur le site INRP d'Environnement Canada, l'Institut national des rejets polluants. De 2002 à 2005, je parle que des COV, les composés organiques volatils, ça a plus que doublé de 2002 à 2005. Donc, pourquoi? Et puis là, on ne parle pas de quelques tonnes. On parle de centaines de tonnes. On est rendu à 235 tonnes en 2005 de COV émis dans l'atmosphère. C'est dû à quoi cette augmentation?

240

245

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, l'INRP, c'est l'Inventaire national des rejets de polluants. Ce que je m'en souviens, c'est un registre fédéral des entreprises qui émettent plus de – je ne me rappelle plus, il y a des différents seuils – donc doivent faire une déclaration, si je me souviens bien, annuelle obligatoire. Donc, c'est une base de données qui est consultable sur le site Internet de quel ministère? Est-ce que c'est Environnement Canada?

250



**M. MARC LESSARD :**

255 On y a accès par Environnement Canada mais ce n'est pas nécessairement sur ce site-là.  
Il y a un lien, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

260 Il y a un lien. Très bien. Alors, monsieur Bergeron, qu'est-ce que vous pouvez nous  
apporter comme précision à ce sujet?

**M. LOUIS BERGERON :**

265 Monsieur le président, le rapport auquel on fait référence cite effectivement des émissions  
de l'ordre de 235 tonnes par année pour l'année 2005. Maintenant, j'aimerais expliquer  
l'évolution. À partir de 2000, en fait en 2001, on était à 177 tonnes par année. En 2004, malgré  
le fait qu'initialement on avait communiqué un chiffre plus élevé, le chiffre avait été abaissé à 116  
270 tonnes par année. Et en 2005, on a eu des émissions de 235 tonnes associées à un problème  
que nous avons eu au niveau de notre système de récupération de vapeurs des camions. Ces  
systèmes-là sont là pour récupérer les vapeurs des camions au moment du chargement et les  
pièces de rechange n'étaient pas disponibles lorsque nous avons eu un problème avec  
l'équipement, il a été inopérant pendant un mois.

275 Donc, suite à des discussions avec les autorités de la CUM, nous avons convenu  
d'acheter toutes les pièces de rechange que nous n'avions pas en main pour éviter que la situation  
se reproduise. En 2006, le chiffre était de 125 tonnes. Donc, on était revenus à un niveau qui  
était comparable à ce qu'on avait dans les années précédentes. En fait, il y a une tendance à la  
baisse depuis 7 à 8 ans.

280

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.  
Monsieur Lessard?

285

**M. MARC LESSARD :**

Oui, une autre question. Quel va être l'impact sur le camionnage? Enfin, c'est ça. Est-  
ce que ça va augmenter le camionnage dans la zone de Montréal-Est?

290

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bergeron.

295 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, il n'y a aucun impact sur le camionnage, il n'y a pas d'augmentation. Ce que j'aimerais signaler, c'est que nos installations de chargement de camion sont au croisement de la rue Marien et de l'autoroute 40, donc sont situées à un endroit qui est quand même très avantageux, avec un accès sur la 40 très facile. Donc, il n'y aura pas de changement à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

305 Donc, pas de nouvelle route, pas de camions additionnels. C'est ce que vous nous dites?

**M. LOUIS BERGERON :**

310 Essentiellement, ce sont les mêmes volumes qui sont livrés aux mêmes clients. Le changement que j'aimerais peut-être mentionner qu'il y aura à Montréal-Est suite au projet, c'est la réduction par au moins 350 du nombre de trains par année et la réduction du nombre de navires par environ 150, si on compare au scénario où on transporte 50 % par navire, 50 % par train.

315 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.  
Monsieur Lessard, ça vous va comme réponse?

320 **M. MARC LESSARD :**

Oui. J'aurais peut-être une courte question.

**LE PRÉSIDENT :**

325 Allez-y.

**M. MARC LESSARD :**

330 Le pipeline qui est déjà existant à Montréal-Est est-il hors-terre? Est-il sous terre? Vous l'utilisez déjà. Où est-il ce pipeline-là, en fait? Sous terre, hors-terre, aérien?

**LE PRÉSIDENT :**

335 Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

340

J'aimerais simplement préciser. Est-ce qu'on parle de la conduite entre le quai et le terminal?

**M. MARC LESSARD :**

345

Entre le quai et vos réservoirs. Donc, oui, exactement.

**M. LOUIS BERGERON :**

350

La conduite est enfouie à partir du quai jusqu'à la rue Sherbrooke et est hors-terre par la suite dans les installations d'Ultramar.

**LE PRÉSIDENT :**

Et dans la partir hors-terre, j'imagine que c'est une zone sécurisée?

355

**M. LOUIS BERGERON :**

Oui. Nous avons un voisin qui s'appelait Coastal, qui s'appelle maintenant Parachem, avec qui nous avons des ententes, qui est situé du côté sud, en fait entre la rue Sherbrooke et nos installations. Donc, il y a des râteliers de tuyauterie qu'on appelle, qui sont dans des zones clôturées, qui peuvent être soit sur les terrains de Parachem à certains endroits et, par la suite, sur nos terrains hors-sol pour arriver au terminal.

360

**LE PRÉSIDENT :**

365

Très bien. Je vous remercie.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

370

Monsieur Bergeron, il est mentionné dans l'étude d'impact que le déficit annuel est de 100 000 barils pour le marché intégré du Québec et de l'Ontario. Ça, c'est pour l'année 2005. Qu'en est-il pour 2006?

**M. LOUIS BERGERON :**

375

Monsieur le commissaire, dans l'étude d'impact... en fait, nous avons fait un avis de projet en février 2005 et, par la suite, nous avons communiqué certains chiffres. Lorsque nous avons déposé l'étude d'impact en mai 2006, nous avons communiqué d'autres chiffres et le chiffre, de mémoire, qu'on avait à ce moment-là, c'était 86 000 barils par jour pour l'année

380 2005. Les chiffres pour les 9 premiers mois de 2006 qui étaient disponibles à aller jusqu'à récemment, c'était de 100 000 barils par jour. Donc, dans les différents documents, le chiffre a pu évoluer. Évidemment, c'est fonction de la demande et c'est fonction aussi de la capacité des raffineries.

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

Est-ce que vous avez des prévisions pour les années 2007 à 2012?

**M. LOUIS BERGERON :**

390 Monsieur le commissaire, on a préparé une présentation d'à peu près 5 minutes qui met le projet dans le contexte à ce niveau-là et, si vous êtes d'accord, on pourrait prendre 5 minutes pour regarder quelques graphiques qui vont vous éclairer sur la direction.

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

Ce serait apprécié, monsieur Bergeron.

**LE PRÉSIDENT :**

400 Alors, on va vous laisser présenter ça. On s'entend pour une courte présentation.

**M. LOUIS BERGERON :**

405 Alors, voici une carte géographique du Québec et de l'Ontario sur laquelle on retrouve 14 raffineries qui étaient en exploitation en 1980. Capacité totale de raffinage de 1 237 000 barils par jour. Et vous voyez la taille des raffineries pour ceux qui sont assez près, qui se situe un peu en bas de 100 000 barils par jour. Ultramar avait d'ailleurs une capacité de raffinage de 100 000 barils par jour à cette époque.

410 Par la suite, suite à différents événements, en particulier le choc pétrolier du début des années 80, il y a eu une réduction de la demande particulièrement au niveau des mazouts lourds, ce qui a entraîné la fermeture de 7 raffineries au Québec et en Ontario, qui sont ici en rouge, ce qui résulte en un nombre de raffineries aujourd'hui de 7. Donc vous avez ici les 7 raffineries restantes avec les capacités de production.

415  
420 Donc, Ultramar a une capacité de 215 000 barils par jour et vous avez des raffineries ici en Ontario qui sont plus petites, les 2 raffineries ici à Montréal-Est. Donc, capacité totale de raffinage qui a été réduite d'à peu près 33 %, à 853 000 barils par jour, une taille de raffinerie plus grande, et c'est une tendance que je vais vous montrer sur les prochains graphiques que, en fin de compte, pour les raffineurs aujourd'hui, pour rester en exploitation et être rentables et

aussi pouvoir investir les sommes colossales pour satisfaire les normes, on parle de facilement 4 à 500 M\$ par raffinerie dans les 3 dernières années pour satisfaire les nouvelles normes au niveau du diesel et de l'essence, on se retrouve avec un nombre de raffineries qui est passé, au début des années 60, de 40 à 18 raffineries en 2006.

425

La capacité totale de raffinage a culminé au début, en fait à la fin des années 70, et lorsqu'il y a eu le choc pétrolier, réduction importante de la demande, à ce moment-là on s'est retrouvé avec une demande plus faible et ça coïncide avec la fermeture des raffineries dont je parlais tout à l'heure et, ensuite, une stabilisation de la consommation de produits pétroliers et donc du nombre de raffineries. En fait, le nombre de raffineries a quand même continué à diminuer parce que les raffineries ont continué d'augmenter en taille pour faire face aux coûts pour satisfaire les normes.

430

Maintenant, si on va au graphique suivant, vous voyez ici en vert le taux d'utilisation des raffineries qui s'approche du 100 %. Et vous avez la capacité moyenne de raffinage qui a évolué d'environ 30 000 barils par jour pendant les années 60 à 100 000 barils par jour en 2006.

435

Finalement, le bilan offres et demandes Québec-Ontario pour les 9 premiers mois de 2006, une demande de 722 000 barils par jour, une production de 622, des importations de 100 000 barils par jour.

440

Maintenant, si on nous demande quelle est votre prévision en termes de demande pour les 5 ou 10 prochaines années, je peux vous parler du passé à l'effet qu'il y avait eu une augmentation dans les 5 à 10 dernières années de l'ordre de 1, 5 à 2 % de la demande de produits pétroliers légers. C'est sûr que depuis une année ou deux, avec les prix qui ont passablement augmenté, on voit qu'il y a une stabilisation. Il y a l'introduction des biocarburants, c'est-à-dire, par exemple en Ontario, il faut ajouter 5 % en moyenne d'éthanol à l'essence. Donc, ça réduit la demande nette sur les raffineries.

445

Mais l'objectif de la présentation que je viens de vous faire, c'était simplement de vous démontrer que l'industrie du raffinage s'est adaptée à l'évolution de la demande vers des carburants plus légers, des carburants qui sont beaucoup moins... qui contiennent beaucoup moins de soufre, des carburants finalement qui répondent aux besoins des consommateurs, et c'est difficile de prévoir où on en sera dans 5 ou 10 ans. Par contre, la tendance est que le nombre de raffineries diminue, leur efficacité est à la hausse ainsi que leur capacité de production et, de ça, découle la situation où il faut avoir des moyens de transport pour aller porter le produit un peu plus loin.

450

455

Je vous donne un exemple pour compléter la présentation. Pétro-Canada a fermé sa raffinerie de petite taille à Toronto en 2004, a augmenté la capacité de sa raffinerie à Montréal-Est et utilise le réseau Trans-Nord ici pour approvisionner une partie de ses besoins en Ontario. Donc, les raffineries sont plus grandes mais sont appelées à apporter leurs produits plus loin pour desservir les besoins des différents marchés.

460

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

Merci, monsieur Bergeron. Juste une autre petite question seulement. Lorsque vous exportez en fait en Ontario, la majorité s'en va vers Ottawa. Est-ce qu'il y a une partie de vos produits qui s'en va vers Toronto?

470

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, effectivement le marché d'Ottawa est desservi en totalité par les raffineries et Ultramar. Les raffineries de Montréal et Ultramar. Ultramar a aussi un contrat qu'on appelle «take or pay» pour un volume de l'ordre de 12 000 barils par jour avec Trans-Nord vers la région de Toronto.

475

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

480

Parfait. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

485

Merci, monsieur Bergeron.  
Monsieur Lessard, ça vous va?

**M. MARC LESSARD :**

490

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie.

495

Je vais maintenant inviter monsieur Mario Hébert. Bonsoir, monsieur!

**M. MARIO HÉBERT :**

500

Bonsoir! Bonsoir au promoteur, bonsoir mesdames, messieurs ! Mon interrogation, moi, est fondée sur les capacités que le promoteur a à écarter tous les risques pour le milieu, le milieu environnemental, et surtout en zone agricole parce qu'on sait que le pipeline passe dans le milieu agricole. Étant producteur et non touché directement par le réseau, c'est pour un intérêt collectif que je suis ici.

505

On sait que le pipeline passe dans des zones qui sont moins accessibles pour les raisons qui ont été énoncées par le promoteur et puis on sait aussi que c'est loin des axes

510 routiers, puis loin du regard des gens aussi. Ma question était que le promoteur expliquait les différentes techniques pour l'inspection de son pipeline, les inspections aériennes, torpilles, en tout cas le terme exact, par l'intérieur du tuyau. Outre les 27 valves installées sur le réseau, j'aimerais savoir de quel ordre en litre par heure il est possible de détecter une fuite sur le réseau dans une zone où ce que le sol serait gelé et que c'est impossible de détecter de façon aérienne.

**LE PRÉSIDENT :**

515 Vous parlez d'une petite fuite?

**M. MARIO HÉBERT :**

520 S'il y avait une fuite mineure. On ne parle pas d'un bris. On parle d'une fuite mineure. Parce qu'on parlait d'inspection à tous les 5 à 7 ans. Alors, on sait que le sol, ça bouge quand même tout le temps, même si c'est des choses qu'on ne peut pas mesurer et qu'il peut y avoir certaines failles dans le réseau.

**LE PRÉSIDENT :**

525 Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

530 Monsieur le président, pendant que mes collègues font des recherches sur la réponse de façon un peu plus technique, je voudrais mentionner, il y a des logiciels qui existent. Vous avez en temps réel, vous avez en continu, 24 heures sur 24, 365 jours par année, toute l'information relativement au débit et aux pressions dans la conduite. Et il y a des systèmes de logiciels qui ont été développés, qui sont très performants, qui permettent de vérifier s'il y a des fluctuations importantes et d'identifier s'il y a un problème potentiel.

540 S'il y a un problème potentiel, à ce moment-là, il y a une action nécessaire, c'est qu'on doit fermer les vannes de sectionnement, on doit fermer les pompes et on doit aller vérifier. Une des façons de vérifier, c'est que si vous avez une fuite, vous allez avoir une perte de pression. Donc, ce sont, je dirais, les principales étapes en ce qui concerne la détection potentielle des fuites.

545 Maintenant, je vais demander à monsieur St-Laurent de répondre à la question de façon un petit peu plus pointue.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

Monsieur le président, on a regardé effectivement pour la détection des fuites différents logiciels ou les logiciels qui peuvent exister et, dans le cadre de l'étude de risque qui a été

550 réalisée, on a indiqué des temps de réaction ou des temps de réponse, des temps de détection en fonction de divers débits que des systèmes tels que celui qui va être installé sur le réseau pourraient détecter.

555 Donc, on a des exemples de fuites de l'ordre de  $2\text{m}^3$  à l'heure. Donc, un taux de fuites de  $2\text{m}^3$  qui ont été détectées dans l'ordre de grandeur de 12 minutes. Donc, si on prend  $2\text{m}^3$ /heure en 12 minutes, ça donne environ  $.4\text{ mètre}^3$  qui se serait écoulé à ce moment-là. Donc, il y a différents taux qui sont indiqués dans l'étude de risque et c'est le type de système de détection qui sera installé sur le pipeline.

560 **LE PRÉSIDENT :**

565 Donc, mécaniquement, une fuite est détectée. Par contre, ça veut dire que disons que ça se passe à mi-chemin, par exemple, entre Québec et Montréal, vous fermez le système mais il reste de la pression dans le tuyau. Donc, ça veut dire que le temps que vous intervenez, ça va continuer à couler au-delà du 12 minutes. Comment ça se passe exactement votre mode d'intervention?

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

570 Monsieur le président, à partir du moment où la fuite est détectée, les surveillants du réseau vont fermer les vannes et automatiquement – bon, vont fermer les pompes dans un premier temps et les vannes dans un deuxième temps, et comme c'est un liquide qui est incompressible, la pression diminue très rapidement. Donc, on va identifier à ce moment-là la section qui est touchée et on va intervenir sur le terrain soit par hélicoptère pour aller détecter. On va localiser cette fuite-là avant de remettre ou de procéder à quoi que ce soit. On va mettre le mécanisme évidemment d'intervention en mesures d'urgence en marche et on va intervenir.

**LE PRÉSIDENT :**

580 Donc, si je me souviens bien, vous prévoyez 27 vannes de sectionnement. Donc, il y aura un segment entre 2 vannes qui perdrait une pression anormalement vite et ça vous indiquerait que c'est à cet endroit-là qu'il faut qu'on intervienne. Par contre, ça peut prendre un certain temps. Bon, vous intervenez, mais le temps de trouver la localisation exacte, ça peut prendre un certain nombre d'heures. Même si la pression diminue, il reste qu'il peut y avoir un égouttement, il peut y avoir des différences au point de vue... il peut y avoir un égouttement gravitaire si c'est dans un point bas du segment. Il peut se maintenir une certaine pression pendant un certain temps.

590 Le délai à ce moment-là d'intervention pour aller identifier l'endroit exact... parce que si j'ai disons 240 kilomètres, 27 vannes de sectionnement, donc ça nous fait peut-être 9 kilomètres entre les vannes. Donc, vos avez sur 9 kilomètres de tuyau potentiellement à vérifier à un endroit précis sur un 9 kilomètres qu'il y aurait une fuite. On fonctionne comment



opérationnellement à la suite de ça?

595 **M. LOUIS BERGERON :**

Je vais céder la parole à monsieur St-Laurent mais, avant, je voudrais juste mentionner, dans l'étude d'impact, nous avons des scénarios minute par minute où nous avons effectivement regardé ce genre de scénario-là, les temps de réaction et ce qui se passerait sur le terrain à ce moment-là.

600

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

605

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

Monsieur le président, la façon de procéder, c'est donc à partir du moment où on a identifié le secteur, c'est par des inspections, comme je disais tantôt soit on va mobiliser un hélicoptère, on va aller voir sur le terrain, on va aller à pied s'il le faut. Il y a également des gens dans le secteur, parce que c'est possible que des gens puissent identifier ou sentir le produit. Donc, c'est tous les mécanismes qui vont être mis en place pour localiser le plus rapidement possible la fuite dans ce cas-là.

610

615 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lafond.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

620

Oui, j'ai une petite question. Supposons qu'il y a un déversement comme ça et qui, par la suite, pour quelque raison que ce soit, il y a inflammation du produit, on se trouve à Sainte-Eulalie, et je sais que dans le scénario minute par minute dans le PMU, il y a un paquet d'affaires là-dedans sauf que vos brigades d'intervention de feu, il y en a une à Lévis, il y en a une à Montréal. Sainte-Eulalie, c'est à peu près à mi-chemin entre les deux. Qui va aller éteindre le feu?

625

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur St-Laurent va répondre.

630

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

La façon de procéder dans ce cas-là, monsieur le commissaire, c'est avec les intervenants d'urgence locaux, il va y avoir un périmètre de sécurité qui va être établi. Donc,

635

sécuriser le périmètre et, par la suite, les gens d'intervention qui peuvent venir soit des deux secteurs ou il y a également des compagnies spécialisées pour l'intervention de ce type d'incident-là vont être dépêchées sur place. Mais les intervenants locaux, pompiers, vont protéger, vont établir un périmètre d'urgence.

640

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Donc, ils vont juste établir un périmètre d'urgence mais ils ne combattent pas le feu. C'est ça?

645

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

Ils vont combattre uniquement des feux qui pourraient être secondaires au feu de liquide inflammable.

650

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

C'est parce qu'ils ne sont pas en mesure, ils n'ont pas la formation nécessaire et requise pour pouvoir combattre ces feux-là?

655

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, le parallèle que j'aime faire lorsqu'on parle de ça, c'est comparer, par exemple, avec des accidents de train. Si vous avez un train qui déraile et qu'il y avait un feu à ce moment-là, il y a des équipes tout d'abord au niveau du CN qui sont formées et ce serait la même chose dans notre cas. Il y aurait aussi les municipalités. Il va falloir s'arrimer avec les plans d'urgence des municipalités pour intervenir. Et dans des circonstances aussi exceptionnelles que ça, parce que les statistiques démontrent que la probabilité d'événement est extrêmement faible, à ce moment-là on sécurise le périmètre. Et il peut arriver, parce que s'il y a une flaque de liquide, elle va brûler; par la suite, s'il n'y a pas de pression dans la conduite, le feu va arrêter par lui-même ou, à un moment donné, on va décider de mettre de la mousse ou de faire une intervention.

660

665

Donc c'est vraiment sécuriser le périmètre, s'assurer que les équipements qui pourraient être autour sont refroidis pour ne pas que le feu se propage. Et dans certains cas, ça va être d'attendre quelques minutes que le feu s'arrête par lui-même. Donc, c'est sûr que c'est difficile de commenter sur tous les exemples possibles. On a tenté à l'intérieur de l'étude d'impact dans le plan de mesures d'urgence d'identifier un certain nombre de scénarios, mais ce qu'on doit faire avec les 32 municipalités concernées par le projet, avant le début de l'exploitation, et ça c'est une condition, il faut avoir un plan d'urgence qui s'arrime avec celui de toutes les municipalités concernées.

670

675

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

680 Parce que dans le fond, si on regarde dans beaucoup de municipalités le long du corridor,  
ce ne sont que des pompiers volontaires, finalement. Ils ont de la formation mais ils n'ont peut-  
être pas la même formation que vos brigades d'intervention chez vous. Est-ce que ces pompiers  
volontaires vont recevoir, vont pouvoir avoir une formation adéquate? Parce que même si ça  
n'arrive qu'une fois sur 10 000 ans, ça peut arriver une fois au bout d'un an aussi. Il n'y a rien qui  
685 nous prédit que ça ne pourrait pas arriver.

Et, dans ce cas-là, si on est dans une situation où il y a un déversement puis il y a ignition  
et nous sommes en plein milieu d'un boisé, puis il y a de la repousse alentour, etc. donc il va  
avoir un feu de broussaille, ça peut se propager aux arbres par la suite, on n'est pas pour  
690 attendre que la forêt brûle au complet avant que vous arriviez là. Et donc, c'est pour ça que je  
m'inquiète, puis j'aimerais savoir de quelle façon vous allez former ces pompiers volontaires dans  
ces petites municipalités. Est-ce qu'il va y avoir des ententes? Comment vous entendez  
fonctionner?

695 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, je peux vous rassurer tout de suite. La formation sera  
disponible et, un, la probabilité d'événement étant 20 à 40 fois plus faible que pour les trains et les  
navires, on s'attend à ce que la probabilité d'intervention soit très faible. Mais pour encore une  
700 fois peut-être faire un comparatif, les événements qu'on a répertoriés, les statistiques qu'on  
retrouve démontrent que généralement une fuite va être identifiée et, si vous voulez, l'hémorragie  
va être arrêtée en dedans de peut-être 10 000 litres d'écoulement, après un maximum de 10 000  
litres d'écoulement. Lorsque vous avez un camion qui se renverse, vous avez 40 à 50 000 litres  
de produit qui est renversé, et un wagon-citerne, c'est 100 000 litres.

705 Donc, non seulement la probabilité d'événement est beaucoup plus faible, mais la  
quantité de produit qui serait déversé selon les statistiques disponibles serait beaucoup plus faible  
aussi. Donc, oui, il y aura de la formation; oui, il y aura encore une fois une coordination avec  
les gens des différentes municipalités, et non seulement les pompiers mais aussi les autres  
710 intervenants. Et c'est l'objectif qu'on s'est donné lorsque évidemment les permis pourront être  
obtenus de finaliser ces arrangements-là avec les différentes municipalités.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

715 D'accord. Merci, monsieur Bergeron.

Monsieur de la Sécurité publique, pouvez-vous y penser, puis on va vous revenir un peu  
plus tard. En attendant, on va retourner.

720 **LE PRÉSIDENT :**

Sur la question. Et si j'ai bien retenu, monsieur Bergeron, les chiffres, on parlerait dans le cas d'un pipeline d'une petite fuite, dont vous avez parlé de 400 litres au moment à peu près de déverser, au moment de la détection, selon l'explication de monsieur St-Laurent. Tout à l'heure, je viens de vous entendre parler du chiffre de l'ordre de 10 000 litres. Donc, avant que vous interveniez, votre scénario, vous, ce serait l'ordre de grandeur pour l'oléoduc, ce serait une dizaine de milliers de litres qui pourraient être déversés avant une intervention. J'ai bien compris?

730 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, j'aimerais référer à un article qui est apparu dans le Oil & Gas Journal de février 2004 et c'est un article qui reflète les expériences d'exploitation de pipelines similaires en Angleterre avec un système de détection de fuites similaire à celui qu'on regarde. Et les quelques exemples qui sont cités là démontrent que les fuites seraient détectées habituellement dans un délai de l'ordre de 5 minutes. Et lorsqu'on regarde l'ampleur des fuites, comme je vous mentionnais, c'était quelque chose de l'ordre de 10 000 litres maximum.

C'est sûr que l'objectif est de détecter la fuite le plus rapidement possible, et si on peut la détecter lorsqu'il y aura seulement 1 000 litres d'écoulés, c'est sûr que c'est l'objectif ultime qu'on veut atteindre. Mais je vous donne simplement des statistiques basées sur l'expérience de l'exploitation de pipelines comparables à celui dont on parle ici.

740 **LE PRÉSIDENT :**

745 Très bien, merci. Oui, monsieur Hébert?

**M. MARIO HÉBERT :**

On a répondu à ma question mais pas de façon précise. Tantôt j'ai parlé d'estimation de nombre de litres à l'heure. Mais le système dans sa précision peut détecter jusqu'à combien? C'est-à-dire que si on a une fuite, mettons pour exagérer, de 10 millilitres par heure, est-ce que le système peut le détecter? Jusqu'où il peut détecter? Là, on parlait de 2 litres à la minute, mais je comprends qu'une fuite de 2 litres à la minute ou de 2m<sup>3</sup> à l'heure, c'est quand même facilement détectable si le sol n'est pas gelé. Puis qu'on ne pourra pas le repérer par en haut ... on va pouvoir le repérer par en haut.

Là tantôt, les conditions, c'est un sol gelé. On est au Québec. En Angleterre, je comprends qu'il n'y a pas de sol qui gèle, mais ici au Québec, le sol est gelé, parfois un, deux pieds d'épais, ce qui fait une barrière que le pétrole ne peut pas monter. Puis 10 000 litres, c'est beaucoup. 400 litres, c'est plus probable, probablement comme chiffre avancé. Mais 400

litres qui prend le chemin de la nappe phréatique, c'est quand même difficile à récupérer après ça. C'est un petit peu ça la crainte.

765 Parce qu'on a des milieux qui ne sont pas desservis par les aqueducs, puis dans le cas où il y aurait une contamination d'eau souterraine, on prive ces gens-là d'eau potable. Puis est-ce que Ultramar s'engage après ça à défrayer les frais pour installer des aqueducs si la nappe souterraine est contaminée? Ça va jusque là. Mais pas là est ma question. C'est juste un commentaire.

770 Ma question est jusqu'à quel ordre dans le minimum que le promoteur peut détecter une fuite sur un réseau? Parce que si cette fuite-là est de mettons un litre par heure ou un litre par jour pendant 7 ans, ça fait quand même beaucoup de litres qui ne sont pas détectés. Vous comprenez?

775 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

780

Monsieur le président, je voudrais tout de suite rassurer monsieur. S'il y avait dans l'éventualité très peu probable où il y avait une fuite et qu'il y avait effectivement une problématique au niveau de la nappe phréatique, Ultramar est responsable de tous les coûts et de tout ce qui doit être fait pour corriger la situation.

785

Maintenant, les systèmes de détection de fuites, la précision est de l'ordre de .1%. On parle ici à 100 000 barils par jour de 16 000 litres par jour, ce qui est quand même pas rien. Les petites fuites lentes, théoriquement c'est quelque chose qui pourrait inquiéter. Mais lorsqu'on regarde toutes les statistiques disponibles, on ne trouve pas d'exemple de fuite très lente. C'est que les rares fois où il y a des accidents de pipeline, c'est quelqu'un qui va heurter la conduite avec une machinerie et, à ce moment-là, il y aura une fuite importante. Ou dans l'éventualité où ça pourrait être un problème de corrosion, la façon dont ça se passe, c'est que vous avez une perforation qui s'agrandit assez rapidement et, à ce moment-là, la fuite prend de l'ampleur assez rapidement.

795

Donc, malgré que le concept de fuite lente peut amener des préoccupations, c'est un concept qui semble plutôt théorique parce que quand on regarde les exemples dans la littérature, on ne trouve pas d'exemple de fuite très, très, très petit débit de l'ordre de quelques litres par jour. On ne trouve pas d'exemple de ça.

800

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Hébert, votre deuxième question, s'il vous plaît?

805

**M. MARIO HÉBERT :**

Suite au phénomène de fuite, Ultramar dit s'engager à décontaminer et à subvenir aux besoins de la population, s'il arrivait quelque chose, si je comprends bien. Par contre, en tant que citoyens, nous, on n'aurait pas les mêmes moyens de se défendre si toutefois le sol était pas décontaminé ou on ne serait pas dédommagés correctement.

810

Je me demande – ici, ce n'est pas une critique envers le gouvernement ou les ministères – mais je me demande si le gouvernement ici et ses ministères qui représentent la population, puis qui a promu l'installation du système d'oéoduc, puis qui a dit que c'est un bien d'intérêt collectif, puis ils l'ont fait en votant la *Loi 229* pour être certain que le réseau puisse passer, à ce moment-là, je me demande si le gouvernement ne devrait pas prévoir un fonds de défense pour les citoyens s'il advenait une poursuite judiciaire, afin de défendre le contribuable qui lui n'est pas en moyens ou ne sait pas se défendre. Ma question s'adresse aux autorités du gouvernement, à qui veut répondre.

815

820

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons adresser la question au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Le droit à la qualité de l'environnement, c'est un peu ça qui est interpellé. Alors qu'est-ce que vous pouvez nous en dire? Les citoyens ont quel recours à ce moment-là lorsqu'ils suspectent, par exemple, une contamination, une atteinte à la qualité de l'eau comme dans le cas qui nous préoccupe?

825

830

**Mme FRANCINE AUDET :**

Pour le ministère de l'Environnement, ce qu'on peut dire dans des cas de contamination par des produits pétroliers, que ce soit les sols ou la nappe phréatique ou l'eau de surface, Ultramar devra récupérer toute matière qui a été touchée, qui a été contaminée par les produits pétroliers. En fait, en vertu de l'article 9 du Règlement sur les matières dangereuses, tout déversement de matières dangereuses doit être récupéré et toutes matières contaminées par des matières dangereuses doivent être récupérées. Et les produits pétroliers sont des matières dangereuses au sens du Règlement sur les matières dangereuses.

835

840

Donc, pour le ministère de l'Environnement, s'il survient un déversement, tout doit être remis comme c'était avant le déversement. Donc, l'environnement doit être remis dans son état initial. Tout le pétrole doit être récupéré, que ce soit sur l'eau de surface, l'eau souterraine ou le sol et toutes matières contaminées.

845 **LE PRÉSIDENT :**

Et en tant que contact avec la population, vous avez un secteur, on peut voir historiquement, il y a des dossiers quand même qui ont fait parlé beaucoup d'eux. On pense aux lagunes de Ville Mercier où la nappe phréatique avait été contaminée sur une immense superficie.

850 Comment le ministère intervient auprès de la population? Je pense que c'était ça la question de monsieur Hébert aussi. Le ministère peut intervenir pour faire respecter la loi, mais du côté des citoyens, quand les citoyens sont inquiets ou préoccupés en disant, bon, est-ce qu'il y aurait tout d'un coup une fuite, comment ces citoyens-là peuvent s'adresser au ministère?

855 **Mme FRANCINE AUDET :**

Bien, à ce moment-là, on a des directions régionales partout sur le territoire, mais il y a aussi l'équipe d'Urgence Environnement. Le ministère de l'Environnement a des équipes d'urgence disponibles 24 heures sur 24, que tout citoyen peut contacter s'il est inquiet qu'il y ait une fuite sur le réseau. Donc, cette équipe-là peut être contactée et cette équipe-là fait d'ailleurs partie du plan d'urgence élaboré par Ultramar.

860

**LE PRÉSIDENT :**

865 La population peut contacter le ministère...

**Mme FRANCINE AUDET :**

Oui.

870

**LE PRÉSIDENT :**

... via Urgence Environnement.

875 **Mme FRANCINE AUDET :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

880

Et si j'ai compris aussi, c'est que le promoteur, advenant une fuite dont il aurait connaissance, il est tenu d'aviser le ministère.

**Mme FRANCINE AUDET :**

885

Oui, il est tenu d'aviser le ministère, puis ça apparaît dans ses scénarios minute par minute, d'ailleurs.

**LE PRÉSIDENT :**

890

Ça va. Monsieur Hébert?

**M. MARIO HÉBERT :**

895

En fait, peut-être que la question que j'apporte ici ne peut peut-être pas être répondue de façon concrète par le ministère de l'Environnement puisqu'elle est d'ordre juridique. On parle de dommages et intérêts. On parle si la personne doit quitter les lieux pendant 5 à 6 mois parce qu'il faut que le sol soit décontaminé ou si elle n'a plus accessibilité à de l'eau potable pour se laver et, ainsi de suite, à ce moment-là, il y a plus que la question environnementale. On parle d'une

900

question de droit aussi. Et c'est là que je voulais en venir tantôt. C'est que si le citoyen va déposer la plainte au ministère de l'Environnement, ils vont décontaminer le sol dans le meilleur temps qu'ils peuvent, de la meilleure façon qu'ils peuvent...

**LE PRÉSIDENT :**

905

Entre-temps.

**M. MARIO HÉBERT :**

910

... mais du côté droit, légal, où ce que la personne est contrainte de déménager ou de tout simplement attendre ou compenser par d'autre chose, est-ce que le gouvernement prévoit – et je vous demande la question à vous, parce que les gens ici, je ne crois pas que ça soit dans leur domaine de pouvoir répondre, à moins que je me trompe – mais est-ce que le gouvernement aurait prévu ou prévoirait ce que je disais tantôt, un fonds de défense, mais une certaine

915

procédure de protection du citoyen dans le cas où ça arriverait.

**LE PRÉSIDENT :**

920

On sait qu'il existe certaines procédures, bien entendu, des recours pour les citoyens. Et j'adresserais aussi la question au ministère de la Sécurité publique parce que les situations d'urgence, on peut penser à des gens qui, suite à une contamination qui est provoquée, il faut que les gens s'en aillent, etc.

925

Donc, monsieur Castegan, qu'est-ce que vous pouvez nous dire? C'est quoi les mécanismes, à ce moment-là, qui s'opéreraient s'il y avait un endroit, une localité qui était, par exemple, en problématique liée à la qualité de l'environnement, eau potable, odeur d'hydrocarbures, etc. , qu'est-ce qui se passerait à ce moment-là du côté du ministère de la Sécurité publique?



930 **M. DAVE CASTEGAN :**

Est-ce que vous voulez savoir comment l'intervention se coordonnerait? Ou vous voulez parler plus au niveau d'une assistance financière?

935 **LE PRÉSIDENT :**

940 En fait, vous pouvez aborder de façon succincte les deux sujets. Je ne veux pas aller minute par minute mais les gens, à ce moment-là, est-ce que le ministère de la Sécurité publique a des plans d'intervention à l'attention de la population? Et aussi, si vous avez des éléments d'information à nous donner sur est-ce qu'il existe des moyens, style fonds de défense éventuellement, quand les citoyens veulent intervenir. On peut parler des fois de recours collectif mais au-delà de ça. Donc, je vous écoute à ce sujet-là.

945 **M. DAVE CASTEGAN :**

Bien, la sécurité civile, c'est une responsabilité au niveau de la municipalité. Comme le promoteur le disait, ce qui est important ici, c'est d'avoir un bon arrimage entre le plan de mesures d'urgence du promoteur et la municipalité. Donc, les 32 municipalités qui sont concernées tout le long du pipeline. Une fois que les plans de mesures d'urgence sont arrimés, si la situation est exceptionnelle, si on peut dire, à ce moment-là la Direction régionale concernée peut intervenir en soutien, toujours en soutien à la municipalité, avec un plan régional de sécurité civile. À ce moment-là, s'il y a des besoins spécifiques qui ne pourraient pas être répondus par la municipalité, le gouvernement pourrait venir aider au niveau régional, pourrait venir aider la municipalité dans la coordination de l'événement. Ça, c'est au niveau des mesures d'urgence.

955 Il n'y a pas de fonds de défense au ministère concernant des recours contre des promoteurs. Il y a des fonds d'indemnisation advenant le cas qu'il y ait des sinistres. Il y a une assistance financière qui peut être apportée, une assistance minimale et de base qui est apportée à certains citoyens qui peuvent être affectés par un sinistre. Puis ça, c'est fait par décret ministériel.

960 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

965 **M. MARIO HÉBERT :**

970 Ce que j'ai cru comprendre dans les derniers mots, c'est qu'on défraie de façon minimale un montant de base, ni plus ni moins.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Castegan.

975 **M. DAVE CASTEGAN :**

Oui. Je crois que les programmes s'appliquent après 3 jours. Il y a un délai de 3 jours et c'est, comme je le disais, minimal. L'exemple qu'on peut donner, c'est quand il y a des inondations, on va remplacer vraiment le minimum. Ça va être une cuisinière minimale, ça va être des choses de base. Mais le déplacement des gens à l'hôtel, des choses de même, c'est couvert par le gouvernement mais c'est un fonds d'urgence et c'est tout ce qui n'est pas couvert par les assureurs. La première chose, les gens doivent s'adresser à leur assureur. Par la suite, c'est un fonds de dernier recours qu'on appelle.

985 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

990 Ça vous va, monsieur Hébert? Vous pourrez, bien entendu, développer sur le sujet dans un mémoire.

**M. MARIO HÉBERT :**

La deuxième question. . .

995

**LE PRÉSIDENT :**

Je croyais que c'était votre deuxième question tout à l'heure, mais je vais vous laisser une courte...

1000

**M. MARIO HÉBERT :**

On était juste sur le déversement. Puis la sous-question, c'était la sécurité publique.

1005

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Je vais vous laisser, disons votre deuxième question sera une question sans sous-question.

1010

**M. MARIO HÉBERT :**

Elle est assez précise. Le promoteur n'aura pas à... La question est qu'Ultramar propose d'installer le tuyau dans les zones agricoles, sur les terres. Ce tuyau-là doit être localisé

1015 à l'aide de balises. Maintenant, on dit que lorsqu'on traverse les terres de façon sur le sens de la  
largeur, nous, on ne voit pas d'inconvénient pour les balises, puisqu'ils peuvent les mettre dans  
les limites de lot, en autant que les distances des balises soient quand même en fonction des  
1020 largeurs de lots. Mais dans le cas où ce que le promoteur installe le pipeline dans le sens de la  
longueur du lot – longitudinal qu'on dit, je crois – quelle est la distance entre les balises?  
Puisqu'elle sont contraignantes aussi avec le travail du sol et les machineries agricoles, est-ce  
qu'il y a une indemnisation qui a été prévue?

**LE PRÉSIDENT :**

1025 Donc, ce serait les distances maximales, disons. Parce que j'imagine qu'il peut y avoir  
des distances assez rapprochées.

**M. MARIO HÉBERT :**

1030 Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, les distances maximales pour les balises indiquant la présence du pipeline.

1035 **M. MARIO HÉBERT :**

Et l'indemnisation.

**LE PRÉSIDENT :**

1040 Très bien. Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

1045 Monsieur le président, je vais demander à monsieur St-Laurent de répondre à la question.  
J'aimerais simplement faire une petite précision. En ce qui concerne l'éventualité encore très peu  
probable d'une fuite, nous avons validé avec le Bureau d'assurance du Canada dans les  
dernières semaines et eux sont d'avis qu'il n'y a pas de problématique pour les propriétaires, ils  
sont couverts pour tous les cas possibles. Donc, les propriétaires sont protégés adéquatement.  
1050 Ultramar est responsable de tous les coûts et les compagnies d'assurance, le Bureau d'assurance  
du Canada ont consulté les documents juridiques et sont d'avis qu'il n'y a aucune problématique  
pour les propriétaires.

**LE PRÉSIDENT :**

1055 Donc, en passant, ça c'est un document qui vous a été remis par le Bureau d'assurance

du Canada. Est-ce que vous pourriez en faire le dépôt?

**M. LOUIS BERGERON :**

1060

Nous allons en faire le dépôt, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

1065

Très bien, je vous remercie.

Alors, monsieur Hébert, ça répond à la question sur les balises?

**M. MARIO HÉBERT :**

1070

Non, ça, c'est pour les balises.

**LE PRÉSIDENT :**

1075

Non, excusez-moi, c'est vrai. Vous avez raison. Ça ne répond pas à la question sur les balises. Alors, monsieur Bergeron, les distances maximales sur les balises.

**M. LOUIS BERGERON :**

1080

Je vais demander à monsieur St-Laurent de répondre.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

1085

Monsieur le président, la norme Z662 impose certains critères au niveau de la localisation des balises, mais il n'y a pas de distance minimale ou maximale. Donc, la façon de procéder, c'est de tenir compte justement des problématiques des propriétaires et de pas installer des balises lorsqu'il y a de la production. Donc, on va mettre ça aux limites de fossé tout simplement. Donc, on s'assure que ça ne nuit pas à la culture du propriétaire.

**LE PRÉSIDENT :**

1090

Que la machinerie agricole n'a pas à contourner ça.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

1095

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

1100 Ou à rentrer dedans.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

1105 La localisation sur son terrain, normalement le propriétaire la connaît, et il y a des programmes de sensibilisation pour s'assurer qu'il rentre en communication avec Ultramar advenant qu'il ait des travaux particuliers à faire.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1110 Donc, en principe, c'est le propriétaire qui décide à peu près de l'endroit où il souhaite que la balise soit installée.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

1115 Sur des propriétés privées. Par contre, il y a certaines normes. Donc, aux intersections de routes, il y a une obligation. Au cours d'eau, il faut que ce soit balisé. Lorsqu'on croise des services publics. Donc, des endroits où il y a plus de chance qu'il y ait des activités, mais on consulte effectivement le propriétaire pour s'assurer qu'elle ne nuira pas à ses activités.

1120 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.  
Alors, ça vous va, monsieur Hébert?

1125 **M. MARIO HÉBERT :**

Merci, monsieur Lafond de votre précision. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1130 Merci. Alors j'étais rendu à monsieur Mario Dupont. Madame Manon Côté.  
Monsieur Patrick Brissette.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1135 Rebonjour, monsieur le président!

**LE PRÉSIDENT :**

1140 Rebonjour!

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1145 Patrick Brissette, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie et aussi propriétaire terrien dans le Boisé de Verchères. J'aimerais qu'on demande au promoteur qu'il nous parle du tracé du Boisé de Verchères.

**LE PRÉSIDENT :**

1150 En termes de traverser.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1155 De leur tracé privilégié.

**LE PRÉSIDENT :**

1160 Monsieur Bergeron, pouvez-vous nous faire une synthèse, donc comment vous traversez ou vous envisagez traverser le Boisé de Verchères.

**M. LOUIS BERGERON :**

1165 Monsieur le président, comme une image vaut mille mots, si vous êtes en accord, on pourrait faire une présentation de quelques minutes pour expliquer globalement l'enjeu et présenter graphiquement le tracé proposé.

**LE PRÉSIDENT :**

1170 On s'entend pour une courte présentation.

**M. LOUIS BERGERON :**

Alors, je vais demander à monsieur Veilleux de faire la présentation.

1175 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

**M. LOUIS BERGERON :**

1180 Monsieur Veilleux me dit que ça serait une dizaine de minutes. Est-ce que ça convient?

**LE PRÉSIDENT :**

1185 Je crois que c'est la première fois qu'on va aborder le boisé. Allons-y, puis on pourra voir qu'est-ce que ça donne.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1190 La présentation explique en même temps pourquoi le tracé privilégié est dans le secteur du Boisé de Verchères. Donc, on va faire une petite récapitulation. Au départ, c'est que tout au début du projet, il y avait eu des options qui ont été analysées. Donc, il y avait 3 options qui ont été regardées. Il y avait ce qu'on appelle le contournement par le nord qui, lui, n'a pas été retenu notamment parce qu'il y avait une distance supplémentaire de 16 kilomètres ou environ  
1195 comparativement à la ligne électrique. Il y avait ce qu'on appelle aussi le contournement par le sud qui, lui, malgré son parcours de 6.5 kilomètres a été retenu pour être comparé à la variante lignes électriques, puis la variante lignes électriques, c'est le secteur du Boisé de Verchères.

1200 Donc en image maintenant ce que ça représente, on voit ici la ligne électrique d'Hydro-Québec, les deux lignes de 735kV, avec le Boisé de Verchères qui est illustré ici, qui fait une superficie d'environ 5 600 hectares.

1205 Le contournement par le nord qui a été regardé, c'est un tracé ou une possibilité de contourner le boisé en longeant l'emprise de Gaz Métro, contourner complètement le Boisé de Verchères pour aller revenir se coller dans le secteur de l'emprise de Gazoduc TQM, c'est ce qui donnait un 16 kilomètres de plus.

1210 Et il y a la variante ou l'option qu'on appelait contournement vers le sud qui, elle, longe un peu le secteur de l'emprise, fait certains contournements à cause de la population qui est en présence, fait également d'autres contournements à cause des secteurs qui sont développés, pour aller rejoindre le secteur des lignes électriques.

1215 Donc, les deux variantes qui ont été comparées par la suite, c'est celles que l'on appelle dans l'étude d'impact variante M, donc la variante lignes électriques ou Boisé de Verchères qui, elle, a 7,4 kilomètres, et le contournement par le sud qu'on appelle maintenant variante N au niveau de la comparaison des variantes qui a, elle, 13.9 kilomètres.

1220 Donc, si on projette ici à l'écran une image telle qu'on la retrouve dans l'étude d'impact dans l'environnement, donc encore une fois, on voit le même secteur du Boisé de Verchères, et je vous ferais remarquer qu'à cette étape-là au niveau des variantes, le tracé était du côté sud des lignes électriques. Donc comme j'expliquais au début de la présentation, c'est un processus progressif qui nous amène progressivement, ni plus ni moins, vers le tracé privilégié. Donc, à cette étape-là, la variante lignes électriques ou Boisé de Verchères est au sud, la suit essentiellement sur tout son parcours environ pour aller rejoindre le secteur de l'emprise de  
1225 Gazoduc TQM ici. Donc, c'est notre distance ça de 7,4 kilomètres.

1230 L'autre variante qu'on appelle la variante contournement par le sud, elle, longe l'emprise de Gaz Métro qui est en milieu agricole et, ici, l'emprise de Gaz Métro passe à travers un secteur résidentiel. Donc, pour éviter ce secteur résidentiel là, on avait prévu une variante qui contournait tout le milieu bâti ici, de même que le milieu bâti qu'on retrouve dans ce secteur-ci. Donc, finalement, il fallait composer un peu avec la présence de résidences qu'il y a dans le secteur, essayer de trouver un point de traversée qui nous semblait correct pour aller rejoindre de nouveau l'emprise de Gaz Métro et, là, descendre pour traverser l'autoroute 20.

1235 Comme on voit ici, il y a un contournement. Pourquoi? Parce que la Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil actuellement est en train de construire des étangs d'épuration. Donc, il faut contourner ce secteur-là. Il faut contourner aussi quelques secteurs bâtis, longer le long de l'autoroute 20 et là, la laisser de nouveau à cause qu'il y a des secteurs plutôt commerciaux ici, avec un hôtel notamment et deux stations-services, des dépanneurs, un peu des commerces de services qu'on trouve le long des autoroutes, traverser ce secteur-là, venir longer les lignes d'Hydro-Québec. Ici, il faut composer également avec un projet de développement d'une compagnie qui est en bordure de l'autoroute 20. Finalement, se coller le long de l'emprise d'Hydro-Québec ou de PNGTS. Ici, il y a un certain problème également aussi parce que Gazoduc TQM en 98, lorsqu'il a été construit, traversait les lignes d'Hydro-Québec en diagonale  
1240 justement à cause qu'il y a des résidences et des bâtiments dans le secteur. Donc, on a mis une variante hypothétique ici mais qui générerait quand même certains problèmes au niveau de la réalisation.

1245 Par la suite, on a été dans le secteur, si vous voulez, de la gazonnière Sainte-Julie où là, encore une fois, l'emprise de PNGTS était du côté ouest de la route du fer à cheval qu'on appelle. À cause qu'il n'y a plus de place entre les lignes d'Hydro et la route, il faudrait prévoir une emprise du côté est, donc dans une nouvelle partie de la gazonnière, pour finalement rejoindre le secteur de l'emprise de Gazoduc TQM et de la variante lignes électriques.

1255 Ce qu'on peut remarquer aussi le long de l'autoroute, c'est qu'il y a plusieurs secteurs qui sont en développement. Donc, quand on parle du secteur de Saint-Mathieu-de-Beloeil où actuellement il y a des projets de développement en cours, ici il y a des projets de condos qui sont en train de se développer et ici également il y a déjà eu un projet de développement résidentiel dans ce secteur-ci, et on aurait dû aussi ajouter, dans ce secteur-ci, la Municipalité de Saint-  
1260 Mathieu-de-Beloeil qui actuellement est en train de faire des développements résidentiels.

1265 Donc, ça vous met le contexte. Vous avez le Boisé de Verchères dans tout son ensemble où là on a déjà la présence du golf de la Vallée-du-Richelieu et il y a un autre golf aussi de Saint-Mathieu-de-Beloeil dans ce secteur-ci. Les différentes couleurs que vous voyez ici, ce sont les différents types de peuplements qui ont été répertoriés selon les données existantes.



1270           Donc, encore une fois, le contournement nous donne une distance d'environ 6.5 kilomètres et le tracé dans le secteur du Boisé de Verchères, lui, permet d'éviter cette distance supplémentaire là. Il est bien évident aussi qu'en contournant si vous voulez tout ça, le nombre de propriétaires est plus nombreux. On est complètement en terres agricoles pratiquement tout le long, donc au niveau Commission de protection du territoire agricole, c'est tous ces aspects-là qu'on a regardés pour finalement arriver à une conclusion.

1275           Donc, les pointages que vous voyez ici à l'écran, ce sont ceux que l'on retrouve dans l'étude d'impact. Donc, rapidement, on a étudié, comme on l'a mentionné au début des séances, qu'on a regardé les différents milieux physique, biologique et humain, construction, et on s'aperçoit que la variante lignes électriques est préférable, parce qu'elle a obtenu le plus grand nombre de première position contrairement au contournement par le sud. Donc, la variante lignes électriques était préférable comparativement au contournement par le sud.

1280           Par la suite, on savait que le secteur du Boisé de Verchères était un secteur quand même où il y avait beaucoup de questionnement sur le tracé. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a fait des collectes au terrain de part et d'autre des lignes d'Hydro-Québec et on s'est aperçu qu'il était préférable, à ce moment-là, contrairement à l'analyse des variantes où la variante était du côté sud, c'était préférable de le localiser du côté nord pour réduire la distance à parcourir en milieu boisé, minimiser les impacts sur les peuplements matures qui étaient présents, réduire les impacts sur les espèces floristiques et à statut particulier, puis aussi également éviter les impacts sur le milieu visuel.

1290           Ultramar également poursuit ses études dans ce secteur-là et les résultats des relevés géotechniques démontrent que le sol en question est favorable à la traversée de deux coulées, dont une se situe dans le Boisé de Verchères où on pourra voir un petit peu plus loin dans la présentation.

1295           Donc, en tant que tel, au niveau du tracé dans le Boisé de Verchères, je vais essayer de vous expliquer rapidement ici. Donc, on arrive du côté sud. Et pourquoi on monte de cette façon-là à travers les lignes d'Hydro-Québec? C'était pour maintenir notamment une bande boisée de ce côté-ci pour réduire les impacts visuels notamment. Donc, les gens qui circulent dans ce secteur-ci, en faisant une montée en diagonale dans l'emprise d'Hydro-Québec, il n'y aura pas d'impact visuel sur cet aspect-là.

1300           Par la suite, le tracé longe complètement les lignes d'Hydro-Québec et on a toujours parlé que ce secteur-ci, il y a une emprise prévue de 18 mètres, mais une réduction du déboisement à 12 mètres. Pourquoi on est capable de faire ça dans ce secteur-là? C'est parce qu'il y a des aires temporaires de travail qui sont prévues dans ce secteur-ci. Donc, c'est bien clair que lorsque la construction va se faire dans ce secteur-là, l'ensemble des activités ne pourra pas se faire de façon simultanée. Il va falloir, par exemple, entreposer les conduites ici,

1310 probablement transporter des déblais dans ce secteur-là également, procéder au montage des conduites par la suite, excaver, transporter les déblais. Donc, il y a un paquet d'événements qu'il va falloir faire en fonction de l'espace qui va être disponible dans ce secteur-là.

1315 La prochaine acétate, elle, montre justement les données géotechniques qui ont été faites. Ultramar a fait des sondages dans le secteur. Comme on peut l'apercevoir ici, ce sont des coulées importantes, n'est-ce pas? Donc, chaque ligne représente à peu près une dénivellation de 2 mètres. Techniquement, en tranchée ouverte, c'est faisable, sauf que s'il avait fallu réaliser ce type de travaux-là en tranchée ouverte, dans 12 mètres, c'est impossible, dans 18 mètres non plus, dans 23 mètres, on aurait eu une demande de déboisement quand même significative. Donc, à ce moment-là, il y a des démarches qui ont été faites pour vérifier si c'était possible de faire un forage directionnel pour permettre la traversée de ces coulées-là. Et là, oui, il est possible de faire un forage entre ce point-ci et ce point-là, qui donne dans un milieu agricole, près des bassins des eaux usées de la Municipalité de Saint-Amable.

1325 Ce secteur-là ou cette traversée-là se ferait en tranchée ouverte. Et là, Ultramar a fait également d'autres sondages au niveau technique pour voir la possibilité en même temps de traverser cette coulée-là mais également traverser le conduit qui dirige les eaux usées de la station de Saint-Amable dans la coulée. Donc en faisant le forage, on passe en même temps sous cette tuyauterie-là, sous cette coulée pour ressortir de ce point-ci.

1330 Donc, le Boisé de Verchères se termine environ dans ce secteur-ci, selon la documentation qu'on a pu consulter. Donc, le deuxième forage en tant que tel, lui, ne se situerait pas dans le Boisé de Verchères.

1335 Donc, si on fait un récapitulatif des efforts qui ont été faits au niveau du déboisement. Au début du projet, on prévoyait un 23 mètres de large plus un 10 mètres temporaire, ce qui donnait un déboisement d'environ 6.9 hectares. À partir du moment où Hydro-Québec a obtenu une certaine autorisation – pas Hydro-Québec mais plutôt Ultramar – de mettre l'emprise temporaire de 10 mètres dans l'emprise d'Hydro-Québec, il y a eu une possibilité de réduire de nouveau le déboisement.

1340 Par la suite, comme on l'a mentionné, Ultramar a réduit sa largeur d'emprise de 23 à 18, réduction de nouveau. Et lorsque l'étude d'impact a été déposée suite aux analyses qui ont été faites, il avait déjà été prévu de réduire le déboisement à 12 mètres mais en tenant compte toujours des espaces supplémentaires qu'on avait de besoin dans la partie agricole, réduction encore du boisé. Et, par la suite, si on additionne la présence du forage directionnel dans le boisé, on obtient actuellement environ 1,4 hectare de déboisement dans le Boisé de Verchères. Donc, les efforts ont fait qu'on est passé de 6.9 à 1.4.

**LE PRÉSIDENT :**

1350 1.4, c'est le total.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1355 C'est le total dans le Boisé de Verchères. Les inventaires montrent également... peut-être  
que je vais aller un petit peu plus vite dans ça, mais comme on l'expliquait un peu cet après-midi,  
on a fait les inventaires, on a qualifié les strates de chacun de ces peuplements forestiers là et on  
s'aperçoit que les essences qui sont présentes, par exemple, dans la première strate sont  
composées de hêtre, de bouleau jaune, de pruche, d'érable rouge, d'érable à sucre. C'est un  
1360 peuplement qu'on appelle Jin, donc jeune inéquien où, là, c'est trois classes d'âge consécutives  
de 20 à 80 ans qu'on retrouve dans ce secteur-là. La longueur est d'environ 180 mètres,  
superficie de déboisement. Et là, il y a une érablière exploitée sur une surface de 0,1 hectare, ce  
qui représenterait environ 6 pertes au niveau des entailles dans ce peuplement-là.

1365 On a fait l'exercice, peut-être pas aller dans le détail, je pourrai peut-être le consulter un  
peu plus tard éventuellement, mais si on va à la prochaine acétate où là on va voir l'ensemble de  
ce qu'on parcourt, il y a certains secteurs, comme c'est mentionné ici, où l'inventaire est à venir  
et là on voit les différentes strates encore. Donc, globalement, on parcourt 1 175 mètres dans le  
Boisé de Verchères, le 1,4 hectare qu'on a parlé tout à l'heure. Au niveau de la superficie en  
1370 érablière exploitée, c'est 0,27, pour une perte anticipée d'environ 26 entailles dans ce secteur-là.

1375 Donc, en résumé, après l'analyse que je viens de vous montrer là, on privilégie les lignes  
électriques parce que, pourquoi? Il y a une distance quand même significative plus courte, 7.4  
versus 13,9. C'est un secteur où la population est très peu présente évidemment dans ce secteur-  
là. Donc, pour point de comparaison, le rayon d'impact de 285 mètres au niveau de la radiation,  
pour la variante Boisé de Verchères, on retrouve seulement que 4 résidences versus un  
contournement où on retrouve 89 résidences, 32 industries et divers commerces. Il y a peu de  
projets prévus évidemment dans le secteur du Boisé de Verchères. Les seuls, c'est  
1380 l'agrandissement des bassins des eaux usées de la Municipalité de Saint-Amable qui est prévu,  
contrairement à des projets de développement qu'on a vus par le contournement par le sud.

1385 Le secteur de l'autoroute 20 évidemment présente un potentiel de développement. Les  
peuplements forestiers sont composés d'essences communes. Il n'y a aucun peuplement âgé qui  
a été relevé. Il n'y a aucune concentration aussi de tiges de dimension importante, donc on parle  
normalement de 60 centimètres. Les habitats fauniques et floristiques ne sont pas à caractère  
exceptionnel. Il y a des mesures d'atténuation qui permettront de diminuer le déboisement comme  
je l'ai mentionné à 1.4 hectare seulement, contrairement à 6.9 qui était prévu dans un boisé quand  
même de 5 600 hectares. Et les mesures complémentaires d'atténuation, donc on parlait cet  
1390 après-midi de projet de compensation, d'achat de terrains, permettront également de compenser  
la perte permanente dans la Montérégie dans son ensemble qui, elle, est estimée à environ 15  
hectares.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

1395

Monsieur Brissette, donc je vais vous laisser votre première question.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

Un petit commentaire là-dessus.

1400

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, s'il vous plaît, pour les commentaires, je vous laissera ça dans le mémoire, mais si vous voulez poser une première question.

1405

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1.4 hectare, c'est 1.4 de trop pour le Montérégie. Deuxième question. Est-ce que dans le choix de ce tracé, il y a eu de la concertation qui a été faite avec les acteurs du milieu?

1410

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bergeron.

1415

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, après le dépôt de l'étude d'impact au printemps 2006, nous avons eu de nombreuses communications. Même avant, mais je dirais plus particulièrement après le dépôt de l'étude d'impact, nous avons choisi de publier l'étude, même si le ministère publiait l'étude à l'automne, en octobre si ma mémoire est bonne, nous avons choisi de publier l'étude un mois et demi avant pour justement permettre aux représentants du milieu de prendre connaissance des inventaires, de l'analyse qui avait été effectuée et des raisons pour lesquelles le tracé privilégié était celui qu'il est.

1420

Nous avons à plusieurs reprises tenté d'organiser des rencontres. Il y a effectivement un comité technique qui s'est créé au sein des trois MRC concernées en Montérégie pour travailler à identifier un tracé alternatif. Et nous avons encore une fois offert de participer activement à un tel comité. Malheureusement, nos demandes de rencontre n'ont pas donné de résultat.

1425

Nous avons rencontré à plusieurs reprises les élus pour leur faire part de notre intérêt à travailler avec eux. Malheureusement, on parlait d'une rencontre possiblement au début mars 2007, il y a une semaine ou deux, et ça ne s'est pas concrétisé.

1430

Donc, on se retrouve dans une situation où effectivement il y a des préoccupations et les

1435 gens ne sont pas nécessairement... en fait, ils sont préoccupés par le tracé mais nous avons énormément d'informations à partager sur les alternatives. Parce qu'on parle du Boisé de Verchères mais, en réalité, il y a d'autres discussions dans d'autres secteurs sur d'autres alternatives et nous avons énormément d'informations, et nous avons apporté l'information cette semaine pour la partager au fur et à mesure que les questions viendront.

1440

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Brissette, une dernière question.

1445

**M. PATRICK BRISSETTE :**

La concertation, c'est aussi faire un consensus avec les acteurs du milieu, monsieur le président.

1450

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais ça, on aura l'occasion de revenir sur ce point-là. Bien entendu, pour qu'il y ait, disons, concertation, consensus, il faut qu'il y ait des discussions aussi.

1455

**M. PATRICK BRISSETTE :**

Oui, évidemment.

1460

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous écoutons pour une autre question.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1465

Pour réaliser ce projet, allez-vous avoir à demander des permis aux municipalités pour faire la construction de ce projet, concernant le Boisé de Verchères mettons. On sait que ça touche deux municipalités, deux municipalités régionales de comté aussi.

1470

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bergeron, au niveau des demandes de permis pour ce secteur.

**M. LOUIS BERGERON :**

1475

Est-ce que vous désirez que je réponde spécifiquement pour le Boisé de Verchères ou pour la totalité du tracé?

**LE PRÉSIDENT :**

1480

Bien, en fait, ça pourrait être très long, mais si ça peut répondre à la question.

**M. LOUIS BERGERON :**

1485

Je réponds très rapidement. Nous avons entrepris une démarche pour nous assurer de la conformité du projet avec les 33 municipalités concernées, c'est-à-dire 32 plus la Ville de Montréal-Est. Les démarches sont très avancées. Je vous dirais que dans les cas où il n'y avait pas conformité, nous avons réussi à trouver une façon de rendre le projet conforme et satisfaire les besoins des différentes MRC et municipalités. Sur les 33 municipalités, il reste 3 endroits, 1490 3 municipalités où il y a encore des discussions. Ces 3 municipalités-là sont situées dans la MRC. En fait, ce sont les 3 municipalités de la MRC Vallée-du-Richelieu que nous traversons.

**LE PRÉSIDENT :**

1495

Donc, ça concerne, j'imagine, le Boisé de Verchères? Où est-ce que ça accroche?

**M. LOUIS BERGERON :**

1500

En fait, c'est que le boisé, c'est plus au niveau de la MRC. Je pourrais laisser mon collègue expliquer un peu plus les technicalités. Ce n'est pas exactement la même dynamique en ce qui concerne le boisé versus la conformité municipale.

**LE PRÉSIDENT :**

1505

Les 3 municipalités où il n'y aurait pas encore de permis, vous allez nous les donner aussi, le nom des 3 municipalités?

**M. LOUIS BERGERON :**

1510

Oui, je peux vous les communiquer maintenant, si vous voulez.

**LE PRÉSIDENT :**

1515

S'il vous plaît.

**M. LOUIS BERGERON :**

1520

Alors, il y a Saint-Charles-sur-Richelieu, il y a Saint-Marc-sur-Richelieu et Saint-Mathieu-de-Beloeil.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

1525 **M. LOUIS BERGERON :**

Est-ce que vous voulez un complément de réponse?

**LE PRÉSIDENT :**

1530

Oui. C'est ça que j'attendais pour la MRC.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

1535

Monsieur le président, dans le cas du Boisé de Verchères, c'est que la réglementation en vigueur actuellement dans la Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil ne prévoit pas l'installation d'une ligne de transport d'énergie. Donc, la demande que l'on fait n'a jamais été prévue dans leur plan d'aménagement. Et c'est ça qui devrait avoir à être modifié. Maintenant, il y a des discussions évidemment, il y a des études qui sont faites soit par la CPTAQ et ils attendent de

1540

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Lafond.

1545

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Mais qu'est-ce qui accroche exactement? Quels sont les cas problèmes en fait ou peut-être les aspects problématiques qui font que la MRC n'est pas tout à fait chaude à donner son aval pour l'instant?

1550

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, je mentionnais au niveau de la Vallée-du-Richelieu et des autres MRC, Maskoutains et Lajemmerais, nous avons eu des rencontres avec les élus, qui nous ont fait part du fait qu'eux considéraient que le tracé Esso était une meilleure option.

1555

Je ne sais pas si c'est le moment approprié d'en parler, nous avons aussi une présentation sur le tracé Esso qui est assez longue. Alors, je vous laisse choisir à quel moment vous voulez entrer dans la discussion.

1560

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1565 Disons que ça va aller à demain, monsieur Bergeron. Parce qu'on préfère que les gens posent des questions ce soir.

**M. LOUIS BERGERON :**

1570 C'est pour ça que j'essayais de rester le plus général possible, mais essentiellement, si on résume, à moins que d'autres personnes des MRC concernées veuillent se manifester et exprimer une opinion différente, notre compréhension est que le tracé Esso était celui qui était privilégié par les élus.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1575 Parfait. Merci, monsieur Bergeron.

**LE PRÉSIDENT :**

1580 Très bien. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point particulier.

Alors, monsieur Brissette, ça répond à vos questions?

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1585 Oui, mais il serait intéressant, monsieur le président, de demander au niveau des municipalités régionales de comté leur opinion là-dessus ou les faire intervenir peut-être plus tard.

**LE PRÉSIDENT :**

1590 Oui, c'est ça. On aura l'occasion...

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1595 On va avoir du temps

**LE PRÉSIDENT :**

1600 ... éventuellement de les questionner concernant le tracé Esso justement.



**M. PATRICK BRISSETTE :**

1605 Oui, exactement. J'ai oublié tantôt une sous-question. Alors que vous nous avez montré, messieurs les promoteurs, les résultats d'inventaire au niveau du Boisé de Verchères, couvert forestier, la quantité de bois et tout ça, est-ce que ces données-là sont disponibles?

**LE PRÉSIDENT :**

1610 Donc, les données d'inventaire dans le Boisé de Verchères.

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur Veilleux va répondre.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1620 Les données d'inventaire sont déjà disponibles dans le volume 4, comme je l'expliquais un petit peu cet après-midi, au niveau des strates forestières. Partout où on a pu aller sur le terrain, les strates forestières des divers peuplements sont déjà identifiées et la présentation qu'on vient de faire va être également disponible.

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Déposée aussi. Donc, ça c'est l'ensemble des données que vous avez, qui sont colligées à partir des données brutes d'inventaire, c'est bien entendu.

1630 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

Exact.

1635 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Ce sont les données brutes d'inventaire où vous avez pu aller visualiser sur place, n'est-ce pas? Parce qu'il y a certains endroits où vous n'avez pas eu la permission d'aller sur le terrain. Exact?

1640

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

1645 Oui, exact. Dans le tableau que j'ai présenté tout à l'heure, il y avait une colonne «inventaire à venir». On sait environ... en mémoire, je ne me souviens pas combien de mètres il reste à faire, mais on pourrait peut-être le représenter...

**LE PRÉSIDENT :**

1650 Il restait une certaine proportion.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Oui, il en reste une petite proportion à faire.

1655 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, monsieur Brissette?

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1660 Ces données-là vont être disponibles à la fin de la semaine, j'imagine?

**LE PRÉSIDENT :**

1665 Ce que je comprends, c'est que les données sont dans l'étude. C'est ça que je comprends. Après ça, il y a des données qui sont liées à des rencontres faites propriétaire par propriétaire. Donc, qu'est-ce qui est disponible et qu'est-ce qui n'est pas disponible? On pourrait l'éclaircir.

1670 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

1675 Juste un instant, si vous voulez bien. Monsieur le président, dans l'addenda 2 qu'on a déposé dernièrement, à la page 3-7, on a le même tableau qu'on vient de présenter à l'écran au niveau des strates. Donc ça, c'est déjà disponible. Comme je le mentionnais, dans le volume 4, la localisation de ces strates-là est dans le volume 4, puis on va déposer la présentation en plus.

**LE PRÉSIDENT :**

1680 Très bien. Alors, monsieur Brissette, c'est ce qui serait disponible.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

Oui, merci. Concernant les variantes M, j'apporterai des ajouts demain.

**LE PRÉSIDENT :**

1685

Très bien.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

1690

On va avoir du temps.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1695

**M. PATRICK BRISSETTE :**

Merci.

1700

**LE PRÉSIDENT :**

Il approche 8 h 30. On avait parlé que le ministère des Transports interviendrait vers 8 h 30. Nous allons les faire intervenir immédiatement avant d'inviter une prochaine personne qui est inscrite. Alors, nous avons quelques questions de base. Ceux qui étaient ici cet après-midi, ce qu'on fait, on fait comme un peu suspendre le registre et nous invitons les gens dans la salle qui désirent poser des questions au ministère des Transports à s'avancer à la table des intervenants un par un, bien entendu. Alors, la commission va commencer disons d'entrée de jeu à poser quelques questions. Alors, je pourrais commencer, je pourrais débiter.

1705

1710

Donc, on a pu voir à certaines reprises des préoccupations de participants lorsqu'on lit les requêtes, entre autres, à l'effet que plusieurs se sont posé des questions pourquoi le ministère des Transports ne permet-il pas l'implantation de structure telle que des oléoducs à l'intérieur de ses emprises routières majeures, telle l'autoroute 20? Donc, c'est revenu à plusieurs reprises. La commission aimerait entendre le ministère des Transports sur les différentes raisons qui font que le ministère des Transports n'accepte pas, si j'ai bien compris, ce genre d'infrastructure ou ce jumelage.

1715

Alors, bien entendu, messieurs, vous êtes deux. Vous pouvez vous renommer pour les fins de la transcription et vous présenter aussi. Et je vous laisserai commencer l'explication.

1720

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Bonsoir, monsieur le président ! Mon nom est Richard Charpentier. Je suis directeur du soutien à l'exploitation des infrastructures au ministère des Transports du Québec. Je suis accompagné ce soir de monsieur Normand Tremblay qui est ingénieur à la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures de transport chez nous au ministère des Transports.

1725

1730           Donc, pour répondre à votre question, monsieur le président, il existe au ministère une série de normes pour la conception, la construction et l'entretien des infrastructures de transport. Ces normes-là ont été élaborées afin de consigner les meilleures façons de faire dans le domaine des infrastructures routières. Il existe 7 tomes de normes au ministère qui sont accessibles via les Publications du Québec. Donc, c'est des documents qui sont publics, qui sont vendus par les Publications du Québec, qui sont disponibles en format papier ou en format électronique.

1735           Je vais vous référer au tome 4 de ces normes-là, le tome 4 qui traite des abords de route et à l'intérieur duquel on retrouve, au chapitre 3, les services publics. Donc, les points qui concernent les services publics installés à l'intérieur des emprises routières. Je vous amènerais dans un premier temps au chapitre 3.4.1 qui parle des autorisations requises pour l'installation de services publics dans les emprises routières du ministère. Donc, on voit sous le point 3.4.1 que :

1740           *Toute installation d'équipements de services publics dans les emprises routières doit être autorisée par l'unité administrative territoriale concernée.*

1745           Vous comprendrez qu'au ministère des Transports, nous avons 14 directions territoriales réparties sur le territoire. Donc, lorsqu'une compagnie de services publics veut s'installer le long d'une emprise routière doit contacter la Direction territoriale pour demander la permission. Les présentes normes édictent la façon dont ces installations-là peuvent être faites à l'intérieur des emprises routières.

1750           Au paragraphe 3.4.2 on parle d'emplacement des services publics. On peut donc y lire que :

1755           *Les équipements souterrains de services publics placés le long d'une route doivent être situés dans l'entité secondaire et le plus près possible de la limite d'emprise.*

              J'y viendrai dans un deuxième temps avec un petit schéma vous résumer en quoi consiste l'entité primaire et l'entité secondaire. On peut lire au même chapitre, un peu plus loin dans le texte que :

1760           *Les équipements aériens – page 5 – les équipements aériens ou souterrains de services publics ne doivent pas être installés longitudinalement dans l'emprise d'une autoroute.*

1765           Donc, les normes édictent effectivement que les services publics ne peuvent pas être installés dans les emprises d'autoroute, et je vous expliquerai lorsque je vous montrerai le schéma les raisons qui nous ont amenés à libeller ainsi nos normes.

              J'attire également votre attention sur le point 3.4.4 qui parle d'installation sur ou à proximité d'un ouvrage d'art. Donc, on peut y lire que :

1770 *L'installation de conduite et de canalisation de services publics sur ou à proximité d'un ouvrage d'art n'est nullement recommandée. Elle ne peut être envisagée qu'en dernier recours, soit uniquement dans les cas où les technologies et leur mise en œuvre ne permettent pas de traversée aérienne ou souterraine.*

1775 Et, enfin comme dernier point des normes où on fait référence plus spécifiquement aux oléoducs, je vous amènerais au point 3.6.2 où là on stipule que :

*Les normes à respecter pour le croisement d'une route. . .*

1780 parce que le projet qui est présenté aujourd'hui par le promoteur croiera à l'occasion des routes sous la gestion du ministère des Transports. Donc à ces points de croisement-là, les normes à respecter sont édictées par le règlement de l'Office national de l'énergie qui a été publié en 1988.

1785 Donc ça, ça vous résume le contenu de la norme qui concerne les services publics et plus précisément les oléoducs ou les pipelines. Je vous amènerais maintenant, si vous permettez, monsieur le président, sur le schéma qui va vous présenter et vous situer et expliquer plus à fond le détail d'une coupe transversale d'une chaussée et vous donner l'explication pour laquelle on n'accepte pas... en tout cas, il est préconisé d'éviter d'installer des conduites à l'intérieur d'une emprise routière.

1790 Donc il s'agit d'un croquis. Premièrement, je dois vous informer qu'il s'agit d'un croquis, donc ce n'est pas nécessairement à l'échelle. Donc, vous retrouvez une coupe transversale d'une autoroute type dont on peut retrouver les caractéristiques le long de l'autoroute 20 à certains endroits. On comprend que certains endroits, on n'a pas l'ensemble de ces éléments-là  
1795 d'infrastructure qui sont présents, mais on a pris une situation où les éléments d'infrastructure font en sorte que les emplacements disponibles sont très restreints.

1800 Donc, vous avez en bas du schéma l'identification de ce qu'on appelle l'entité primaire. Donc, l'entité primaire qui part du talus extérieur à droite du schéma et qui va jusqu'à gauche au-delà de la deuxième chaussée au même endroit dans le bas du talus extérieur de la chaussée. Les parties résiduelles, qui sont à la droite et à la gauche complètement du schéma, c'est ce qu'on appelle les entités secondaires.

1805 Donc, à l'intérieur de l'entité primaire, vous voyez qu'on peut y retrouver une série d'installations qui va de la chaussée comme telle, de ses accotements, des éléments de sécurité pour protéger l'usager de la route contre des présences d'objets fixes. Il y a également des installations de signalisation. Dans le cas présent, vous voyez à droite une structure de supersignalisation avec un portique. Et du côté gauche, vous avez une structure de supersignalisation qu'on appelle en latéral. Vous avez également des éléments d'éclairage qu'on  
1810 retrouve à l'occasion, surtout à proximité des échangeurs. Et sous la chaussée, vous avez également à l'occasion la présence de ponceau pour permettre l'écoulement des eaux. Et

tout ça, à l'intérieur de l'entité primaire.

1815 Au niveau de l'entité secondaire, on peut y retrouver, comme on le mentionnait précédemment, à l'occasion de la végétation – c'est ce qu'on a voulu imager du côté gauche – qui permet d'agir comme brise-vent, donc d'éviter de la poudrière en période hivernale. Donc, c'est des plantations qui ont été faites volontairement pour éviter que le vent transporte la neige sur la chaussée et détériore ainsi les conditions de circulation.

1820 Dans le coin inférieur droit du schéma qui vous est présenté, on a également cru bon vous mettre les débits journaliers moyens annuels. Donc, sur une période d'une année, c'est le nombre de véhicules qui passent à chaque jour. C'est une moyenne annuelle. Donc, ça varie entre 32 000 véhicules/jour et ça peut aller jusqu'à 82 000 véhicules/jour dans le secteur de Sainte-Julie. Donc là, il y a plein de variantes, qu'on se trouve à Lévis, Drummondville ou à Saint-Hyacinthe ici en face de la municipalité.

1830 Et ce que je pourrais conclure au niveau des espaces disponibles, bien que les normes mentionnent qu'on doit éviter d'installer les services publics à l'intérieur des emprises, l'entité secondaire, dans le cas des routes nationales, régionales, c'est l'endroit où on permet l'installation des services publics. Dans le cas présent, si jamais on voulait permettre l'installation ou à tout le moins permettre une servitude de construction – parce que c'est ce qui a déjà été discuté d'ailleurs – l'entité secondaire a une largeur moyenne d'environ 7 mètres en moyenne le long de l'autoroute 20 entre Québec et Montréal. Donc, on voit que c'est largement insuffisant pour l'installation, étant donné que l'emprise nécessaire requise avec les variantes, on comprend 1835 concernant les secteurs traversés, est d'environ 23 mètres. Donc, ça, c'est pour la question de l'utilisation de l'emprise de l'autoroute 20.

1840 Peut-être un autre schéma rapidement également puis ça va être très rapide. Ça, c'est une coupe transversale d'une structure, donc un viaduc d'un échangeur autoroutier qu'on retrouve à l'occasion sur l'autoroute 20. On en dénote environ 73 viaducs de ce type – bien, je dis de ce type, on comprend qu'ils ne sont pas tous construits de la même façon mais appelons ça un viaduc de façon générale – environ 73 entre Québec et Montréal, pour une distance moyenne entre chacun des viaducs de 3.2 kilomètres. Donc, à ces endroits-là, vous vous souviendrez, tantôt on a parlé de protection additionnelle à prendre ou de précaution additionnelle à prendre 1845 lorsqu'on veut enfouir un conduit à proximité des structures. Donc, il y a environ 73 structures semblables qui seraient à contourner à proximité dans les emprises de l'autoroute 20.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1850 On comprend, monsieur Charpentier, qu'à la lecture de ce que vous venez de nous faire, c'est qu'il y a peu ou pas d'espace finalement pour installer un oléoduc près de l'emprise du ministère des Transports.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

1855

Sûrement pas à l'intérieur de l'emprise, effectivement. Et ce que j'ai oublié de mentionner au niveau des espaces disponibles, c'est que le ministère, surtout au niveau des autoroutes, parce que vous comprendrez que l'autoroute 20, c'est un lien quand même assez important pour le Québec, qui est un lien est-ouest et qui fait partie d'ailleurs du réseau trans-canadien, le ministère préfère également se garder pour du développement futur tous les espaces qui sont actuellement disponibles. Donc, ce qui veut dire qu'à long terme, éventuellement pour les besoins de circulation et de fluidité, il y aurait des possibilités d'élargissement des chaussées. Donc, des espaces disponibles seraient, à ce moment-là, requis.

1860

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1865

Est-ce que c'est possible pour vous de faire le dépôt de ce document au niveau des normes, puis des schémas que vous avez présentés? Ou si c'est...

1870

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Les deux schémas, on pourrait vous déposer les deux schémas. Les normes, comme je l'ai mentionné, c'est des documents qui sont publics mais qui sont vendus aux Publications du Québec.

1875

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Est-ce que c'est possible dans ce cas-là de nous faire une synthèse des principaux points que vous avez élaborés?

1880

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Oui. Bien, j'ai en note les principaux éléments de la norme qui concerne le projet pour lequel on est réunis ici ce soir. Donc ça, je pourrais effectivement le déposer également.

1885

**LE PRÉSIDENT :**

Il y a différentes formules possibles. Ça peut être des extraits des principaux paragraphes aussi. Bien entendu, parce que si la commission met les choses en ligne, si le ministère vend sa norme, ça voudrait dire que si celle-ci est mise en ligne, ça voudrait dire que tout le monde maintenant pourrait la télécharger gratuitement. Donc, vous voyez pourquoi...

1890

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1895

Et on ne veut pas payer.

**LE PRÉSIDENT :**

1900

.... on va procéder de cette façon-là. Donc, il faut y aller de façon indirecte à ce moment-là.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

1905

Mais je pense à votre suggestion. On pourrait faire des extraits des parties de la norme qui concernent plus spécifiquement le projet et les mettre dans un fichier Word qu'on pourrait vous déposer, à ce moment-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1910

Très bien, nous vous remercions. Tout à l'heure, il a été question du contournement du Boisé de Verchères. Il a aussi été mention de la conduite existante, un oléoduc existant de la compagnie Esso. On pourrait revenir en détail plus tard, demain, pour une présentation sur ce point-là. Mais cet après-midi, nous avons procédé de façon semblable à ce qu'on fait avec vous, avec les gens d'Hydro-Québec, et à deux endroits, en tout cas si je me souviens bien, en tout cas au moins à un endroit, pour des raisons pratico-pratiques, Hydro pouvait tolérer un certain rapprochement sur un court tronçon de l'oléoduc projeté le long de son emprise.

1915

1920

Le ministère des Transports éventuellement, ça voudrait dire dans un cas comme le Boisé de Verchères, est-ce que le ministère pourrait être ouvert à regarder des situations – je n'ai aucune idée si c'est faisable – mais est-ce que le ministère des Transports peut, un peu à la manière d'Hydro-Québec, être ouvert pour des questions d'intérêt public, comme des éléments très valorisés, tolérer que dans l'entité secondaire il puisse y avoir des équipements sur un très court tronçon, quelques centaines de mètres. Est-ce que ça peut arriver ça, pour des raisons d'intérêt public, que le ministère soit ouvert?

1925

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

1930

Comme j'ai mentionné précédemment, l'ouverture que le ministère a déjà signifiée au promoteur, c'est la possibilité d'utiliser l'entité secondaire pour le besoin d'emprise de construction.

**LE PRÉSIDENT :**

1935

Oui.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Mais pas nécessairement pour l'emplacement de la conduite. Parce que pour les



1940

mêmes raisons que j'ai mentionnées également précédemment concernant éventuellement les besoins futurs pour l'autoroute, il serait préférable à ce moment-là de conserver ces espaces-là pour qu'on puisse les utiliser dans un futur plus ou moins rapproché en fonction des besoins qui seront identifiés.

1945

**LE PRÉSIDENT :**

En termes pratico-pratiques, pour des routes ou l'autoroute 20, on sait qu'il y a une traversée à au moins une reprise et d'autres routes d'importance, le promoteur prévoit, planifie de traverser par forage directionnel. Est-ce que le ministère des Transports, à ce moment-là, exige un permis spécial? Demande à regarder de façon détaillée la méthode de traversée? Et est-ce que la circulation est interrompue? Comment le ministère procède dans des cas comme ça?

1950

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Pour la traversée d'autoroutes et des routes qui sont sous notre juridiction, il est effectivement prévu que la traverse se fasse par forage. Et pour l'emplacement de la conduite à l'intérieur de nos emprises, il y a ce qu'on appelle un document au ministère qui s'appelle *La permission de voirie*. Donc, toutes les compagnies et même municipalités qui s'installent à l'intérieur de nos emprises routières se voient accorder une permission de voirie, à l'intérieur de laquelle on retrouve les conditions qui prévalent pour l'utilisation de l'emprise en question.

1955

1960

Donc, comme je l'ai mentionné au début de ma prestation, il y aura un certain nombre de traversées de route qui est déjà prévu d'ailleurs dans le projet. Chacune de ces traversées-là sera assujettie à une permission de voirie spécifique avec les conditions qui se rattachent au terrain de l'endroit de la traversée.

1965

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci.

1970

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Monsieur Charpentier, quelles seraient les exigences particulières du ministère afin que vous permettiez l'installation d'une aire temporaire dans votre emprise?

1975

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Il s'agit principalement de la remise en état des lieux, s'assurer que l'accès au chantier se fait à l'extérieur de l'autoroute, donc par une voie qui n'est pas nécessairement à partir du réseau autoroutier et, comme je le mentionnais, la remise en état des lieux.

1980

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Donc, c'est seulement ces deux exigences-là que vous auriez.

1985 **M. RICHARD CHARPENTIER :**

Exact. Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

1990

Parfait. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1995

Nous vous remercions. Alors, s'il y a des gens dans la salle qui désirent poser des questions au ministère des Transports. Alors, on va commencer par la première personne qui arrive et on pourra continuer. Alors, vous faites comme cet après-midi. Vous vous présentez pour les fins de la transcription.

2000 **M. YVAN MICHON :**

Bonjour ! Yvan Michon. Je ne sais pas si je dois aller plus loin que ça, mais en tout cas. On sait que sur 80 kilomètres de l'emprise d'Esso, environ 15 kilomètres sont sur le terrain du ministère des Transports. Est-ce que Ultramar a fait la démarche de demander spécifiquement au ministère s'il pouvait passer une nouvelle conduite dans la servitude d'Esso? Donc, en partie sur le territoire du MTQ. Est-ce qu'il y a une demande officielle qui a été faite?

2005

**LE PRÉSIDENT :**

2010

Donc, si j'ai bien compris, la servitude d'Esso, donc au sud du Boisé de Verchères.

**M. YVAN MICHON :**

Dans toute la longueur, dans la partie.

2015

**LE PRÉSIDENT :**

Et au-delà.

2020

**M. YVAN MICHON :**

Au-delà, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2025

Donc, monsieur Bergeron, je vais vous laisser aller.

**M. LOUIS BERGERON :**

2030

Oui, monsieur le président, il y a eu une demande qui a été faite par monsieur St-Laurent à monsieur Charpentier. Monsieur Charpentier nous a répondu par voie de lettre, je crois en février 2006.

**LE PRÉSIDENT :**

2035

Et est-ce qu'on peut obtenir copie de la lettre?

**M. LOUIS BERGERON :**

2040

Oui, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2045

Et le contenu de la lettre est à l'effet que, spécifiquement?

**M. LOUIS BERGERON :**

2050

De mémoire, peut-être monsieur Charpentier peut résumer mieux que moi, mais c'était qu'il n'acceptait pas que nous considérions l'utilisation de l'emprise Esso de 2 pieds pour l'installation de notre nouvelle conduite.

**LE PRÉSIDENT :**

2055

Donc, l'emprise d'Esso est située à l'extérieur de l'emprise du ministère des Transports.

**M. LOUIS BERGERON :**

2060

Je vais essayer d'expliquer ça très rapidement parce qu'on y reviendra probablement demain. C'est que sur la totalité du parcours de Drummondville sur la Rive-Sud de Montréal à Boucherville, il y a environ 15 kilomètres de la conduite Esso qui a été installée dans l'emprise du ministère et, à l'époque, dans les années 67-68, le ministère avait octroyé une servitude de 2 pieds.

2065

Ce qu'il faut savoir, c'est que les deux infrastructures ont été construites pratiquement en même temps. Donc, les deux projets se sont faits presque simultanément et, pour des raisons

que je ne pourrais pas expliquer, ils ont accepté qu'à ce moment-là la conduite d'Esso soit dans l'emprise, ce qui, monsieur Charpentier nous a signifié par lettre, ne serait pas possible dans le contexte actuel.

2070 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

Oui, monsieur Michon?

2075 **M. YVAN MICHON :**

Si j'ai bien compris l'explication de monsieur Charpentier, ils sont dans l'emprise secondaire en général. Esso est dans l'emprise secondaire en général, elle n'est pas implantée...

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Dans l'emprise secondaire, ça je comprendrais aussi. Par contre, ce que j'ai compris également, c'est que le ministère refuse de reconsidérer la pose dans les critères d'aujourd'hui d'un oléoduc dans son emprise. C'est ce qu'on a eu comme information officielle. Alors, le document, la lettre va être déposée. Vous allez la déposer. Donc, elle sera disponible publiquement.

2085

**M. YVAN MICHON :**

Je n'ai pas eu la confirmation, monsieur Charpentier. Est-ce que c'est moi qui a mal compris ou bien s'il y a possibilité d'installation dans l'emprise secondaire?

2090

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Charpentier.

2095

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Monsieur le président, ce que j'ai mentionné, c'est que les normes actuelles, parce qu'il faut comprendre que les normes évoluent dans le temps, les normes actuelles – et comme monsieur Bergeron le mentionnait, je ne pourrais pas, moi non plus, le pourquoi de la présence de la conduite Esso dans l'emprise de l'autoroute 20 lors de sa construction à la fin des années 60 – mais les normes actuelles du ministère des Transports édictent que, à l'intérieur des emprises autoroutières, on n'accepte aucun service public longitudinalement. On accepte les traversées de service public, mais aucune installation longitudinale. C'est les règles actuelles qui s'appliquent.

2100

2105

**M. YVAN MICHON :**

Même dans les emprises secondaires?

2110

**LE PRÉSIDENT :**

Même dans l'entité secondaire, c'est ça qu'on comprend?

2115

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Oui, monsieur le président. L'entité secondaire et primaire est considérée principalement pour les routes nationales, régionales et collectrices. Parce que les normes du ministère s'appliquent sur l'ensemble de son réseau. Donc, dans les routes autres qu'autoroutes, on accepte les services publics longitudinalement dans l'entité secondaire. Dans le cas des autoroutes, la démonstration que j'ai faite, c'est seulement pour expliquer le pourquoi de la non-utilisation de l'emprise primaire. Dans le cas d'une autoroute, on n'autorise aucune installation longitudinale à l'intérieur des emprises.

2120

2125

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. YVAN MICHON :**

2130

Si je comprends bien, c'est pour une nouvelle installation.

**LE PRÉSIDENT :**

2135

Bien, je crois que la position du ministère est claire.

**M. YVAN MICHON :**

Oui, mais elle est claire pour une nouvelle installation. Au niveau des traversées, il a été question qu'il y avait des autorisations de traversée. Est-ce que l'emprise de 23 ou de 18 mètres est accordée à ce moment-là? Lorsqu'il y a une traversée, disons, à 90°?

2140

**LE PRÉSIDENT :**

2145

L'emprise...

**M. YVAN MICHON :**

Dans certains cas, au moins deux cas, le pipeline doit traverser l'autoroute.

2150

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2155

**M. YVAN MICHON :**

Est-ce qu'avec le droit de traversée, il y a un droit d'emprise de 23 ou de 18 mètres d'accordé en même temps.

2160

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Charpentier.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2165

Monsieur le président, pour les traversées de route, il n'y a aucune servitude d'accordée au propriétaire de l'utilité publique. Donc, l'emprise routière est une emprise publique. Il n'y a aucun moyen de rattacher une servitude à une emprise publique. C'est une permission de voirie qui gère la présence de la conduite à l'intérieur des emprises du ministère.

2170

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2175

**M. YVAN MICHON :**

Je vais me retirer. S'il y a d'autres questions, je vais revenir.

**LE PRÉSIDENT :**

2180

Je vous remercie. Nous avons quelqu'un d'autre également. Rebonjour!

**M. MARTIN SCOTT :**

2185

Rebonjour!

**LE PRÉSIDENT :**

Vous renommer, s'il vous plaît, pour les fins de la transcription.

2190

**M. MARTIN SCOTT :**

Me nommer?

**LE PRÉSIDENT :**

2195

Oui.

**M. MARTIN SCOTT :**

2200

Martin Scott. Je vais premièrement remercier monsieur Charpentier de nous avoir mentionné, de nous avoir donné la pièce du puzzle qui manquait à ce que la traversée des routes est régie par l'ONÉ, ce qui veut dire ainsi que le Québec fait toujours partie du Canada. Or, ceci dit, je vous amène des documents pour le bien-être de la commission que je vais vous déposer.

2205

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. MARTIN SCOTT :**

2210

Et aller à répondre à toutes des petites questions qui s'en venaient concernant ce qui accrochait au niveau des MRC. On a parlé tantôt de permis de municipalité. Les permis de municipalité, c'est que Urgel Delisle, un ingénieur de Urgel Delisle, monsieur Racine, demandait à toutes les municipalités d'appuyer la résolution d'Ultramar, d'appuyer le tracé tel que convenu à la CPTAQ.

2215

Donc, ici à Saint-Hyacinthe, les trois MRC que monsieur Bergeron a parlé tantôt, les Maskoutains, Lajemmerais et Vallée-du-Richelieu, eux étaient contre le tracé, ont formé un comité. Dans ce comité, ils ont donné... ce comité-là avait pour but de produire, de venir au BAPE si nécessaire, de produire un document et puis, ce document-là ici, j'ai un extrait, dans ce document-là, ils mentionnent clairement que l'étude d'impact de monsieur Urgel Delisle, pour ne pas la contredire, vient dire que ce n'est pas le mandat d'analyser les vrais impacts côté humain et d'ignorer, ce n'est pas leur mandat.

2220

2225

**LE PRÉSIDENT :**

Je crois que ce que vous dites peut venir à susciter encore des discussions. Je vous demanderais de poser votre question.

2230

**M. MARTIN SCOTT :**

Ça vient dire ici...

**LE PRÉSIDENT :**

2235

À l'attention du ministère des Transports.

**M. MARTIN SCOTT :**

2240 À l'attention du ministère des Transports? Non. Ça vient dire – bougez pas – ça vient dire ici que si c'était régi par l'ONÉ, c'est tout le processus qui est mis en branle.

**LE PRÉSIDENT :**

2245 Non, mais je vous demande de poser des questions au ministère des Transports, pas faire des commentaires. Si vous voulez faire des commentaires, ce sera dans un mémoire en seconde partie de l'audience. Maintenant, ce que je vous demande, c'est de poser des questions au ministère des Transports.

**M. MARTIN SCOTT :**

2250 Le ministère des Transports peut me corriger par réponse. Est-ce que le Québec fait toujours partie du Canada?

**LE PRÉSIDENT :**

2255 Disons qu'on va revenir plutôt sur la mention du ministère des Transports sur le règlement sur le croisement des pipelines avec des infrastructures routières. Donc, monsieur Charpentier, vous pourriez revenir sur ce point-là et nous expliquer pourquoi le ministère des Transports fait mention du règlement de l'ONÉ dans ce cas-ci et quelle force légale ce règlement-là a pour le  
2260 ministère des Transports.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2265 Si je comprends bien la question, monsieur le président, c'est que effectivement dans les normes, ce qu'on vous a montré à l'article 3.6.2 dit que :

*Les normes à respecter pour le croisement d'une route et d'un pipeline sont édictées dans les règles de l'Office national de l'énergie.*

2270 J'imagine que c'est à ça que vous faites référence?

**LE PRÉSIDENT :**

2275 Oui, exactement. Il y a un règlement spécifique.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

La question, c'est que dans le règlement de l'Office national de l'énergie, on stipule déjà... et d'ailleurs, c'est la façon de faire dans les normes du ministère des Transports, que ce



2280 soit un document canadien, américain ou autre, lorsque les conditions techniques qui sont précisées dans un document normatif ou réglementaire sont en concordance avec la volonté du ministère des Transports du Québec, on fait référence à ce document-là simplement. Au lieu de réécrire au complet la norme. Que ce soit un document canadien, américain ou autre.

2285 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans vos normes, vous faites des références à des documents américains qui n'ont pas de force légale ici mais que vous jugez pertinents...

2290 **M. RICHARD CHARPENTIER :**

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

2295 ... et recommandez à suivre.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2300 Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

2305 Et on a la même chose actuellement pour la référence au règlement de l'Office national de l'énergie. Vous auriez pu prendre un règlement albertain, par exemple, ou un règlement américain si vous l'aviez jugé plus approprié.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2310 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Scott.

2315 **M. MARTIN SCOTT :**

2320 Bien, pour revenir, dans le document qu'ils nous ont fait parvenir ici, le document joint, il est ici à ma place là-bas, mais ce qu'on a reçu cette semaine, un résumé de l'étude d'impact. Le résumé de l'étude d'impact, on nous parle ce que monsieur Bergeron veut venir à parler demain, pourquoi ils refusent le tracé du Esso. Ce qui m'amène à déposer ainsi ces documents. Je peux vous les déposer ici à vous?

**LE PRÉSIDENT :**

2325

Oui. À l'analyste ici.

**M. MARTIN SCOTT :**

2330

Dans le premier dépôt, le premier document déposé, c'est dans une parution d'un journal, c'est l'UPA avertit ses membres de ne pas signer parce que le tracé de moindre impact n'est pas respecté. Lorsque le tracé de moindre impact n'est pas respecté, pourquoi? C'est parce que les gens, il y a beaucoup d'opposition. Lorsqu'il y a beaucoup d'opposition dans un projet comme ça, on ne suit plus la réglementation qui est ici.

2335

Dans cette réglementation-là de l'Office national de l'énergie, lorsqu'il y a de l'opposition à tracé, l'Office doit tenir une audience publique sur le tracé, ce qui n'est pas le cas. Là, on est rendu à se défendre. Dans la procédure normale de l'audience publique d'un contrat comme ça, si je repars du début, mon livre ici, c'est le rôle de l'Office de l'énergie d'étudier si le projet est d'intérêt public ou privé.

2340

M'amenant ici à un autre document que je vous déposerai aussi, au Journal des débats de l'Assemblée nationale au 15 juin 2005 où les trois messieurs présents étaient là : monsieur Pierre-Yves Michon, monsieur Louis Forget et monsieur Bruno St-Laurent.

2345

**LE PRÉSIDENT :**

Moi, monsieur Scott, c'est que je vous invitais pour venir vous asseoir pour poser des questions au ministère des Transports.

2350

**M. MARTIN SCOTT :**

Oui, mais c'est parce que c'est toute la procédure que j'explique qui va en venir à la conclusion d'une question probablement.

2355

**LE PRÉSIDENT :**

Je l'espère.

2360

**M. MARTIN SCOTT :**

Regardez ici. Dans un document ici, monsieur... on n'a pas le choix dans un dossier comme ça de faire un petit peu de politique. Qui a amené monsieur Claude Bachand, le député d'Arthabaska, à parrainer cette *Loi 229*? Il y a quelqu'un qui a fait ça. Monsieur Bachand,

2365 autrement dit, je suis en train de vous sortir mon mémoire au complet, monsieur Bachand, ma première annexe de mémoire, lui, à l'Assemblée nationale, il a demandé un passe-droit. Un passe-droit qu'on leur a accordé. Il mentionne ici, du projet de loi d'intérêt privé numéro 229, juste pour faire rapidement, ce qui est souligné. Monsieur Bachand ici dit :

2370 *Bien qu'Ultramar continuera de faire appel à tous les moyens de transport utilisés actuels, camions-citernes, trains conventionnels, navires, trains-blocs, l'ajout du pipeline permettra à Ultramar d'ajouter de la souplesse à ses expéditions de produits finis.*

Monsieur Bachand mentionne ici que :

2375 *Le processus de consultation, puisqu'il y a des précédents qui ont été créés par Ultramar compte tenu de leur façon de procéder. . .*

– c'est ça ici le précédent –

2380 *. . . et compte tenu de leur façon de procéder comme citoyen corporatif aussi, il faut bien le dire, parallèlement au processus d'étude d'impact sur l'environnement, Ultramar a amorcé dès le printemps 2005 le processus d'information et de consultation publique, et je tiens à le préciser, c'est un processus, monsieur Forget, pour en revenir là-dessus, un processus éminemment important dans lequel la compagnie s'est engagée volontairement, mais aussi de bonne foi, à ce qu'il me semble. La consultation, l'information du public est un long processus, il comprend*  
2385 *plusieurs étapes et la durée globale envisagée pour ce processus est de près de deux ans. Donc, il faut comprendre qu'il y a du sérieux dans l'affaire.*

Plus loin :

2390 *Ici, une brochure a été distribuée notamment aux députés dont les comtés se situent sur le tracé du projet du pipeline. Ici, le refus par un ou des propriétaires fonciers le long du tracé de consentir à Ultramar une option de servitude pourrait mettre en péril le projet. Bien sûr, on comprendra pourquoi. À moins que le promoteur se soit vu accorder le pouvoir d'expropriation aux termes de la loi privée. Mais il faut comprendre que c'est vraiment un pouvoir d'expropriation sur*  
2395 *une option de droit de servitude.*

Monsieur Bachand ajoute ici :

2400 *Il est important de ne pas retarder le projet Pipeline Saint-Laurent car la disponibilité de la main-d'œuvre spécialisée sera limitée à compter de fin 2008, alors que des projets de gazoduc – et ça, c'est un élément important - pour les futurs ports méthaniers seront réalisés. Je vous rappelle que le gouvernement du Québec avait accordé...*

**LE PRÉSIDENT :**

2405 Votre question, s'il vous plaît. Parce que j'ai de la misère à suivre où on s'en va. Vraiment de la misère.

**M. MARTIN SCOTT :**

2410

Non, ça s'en va dans un mauvais trou là.

**LE PRÉSIDENT :**

2415

Oui, mais c'est tortueux.

**M. MARTIN SCOTT :**

2420

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

J'aimerais ça que vous posiez votre question le plus rapidement possible.

2425

**M. MARTIN SCOTT :**

*Je vous rappelle que le gouvernement du Québec avait accordé déjà un tel pouvoir d'expropriation. Donc, il y a un précédent de créé pour ce même. . . qui avait été créé pour ce même projet à Pipeline Interprovincial en 92.*

2430

Donc, plus loin, monsieur Forget, il répond à madame Rita Dionne-Marsolais :

*En 92, vous l'avez pas fait. . . Qu'est-ce qui nous donne la confirmation que cette fois-ci, vous allez le faire?*

2435

Monsieur Forget, il dit :

*Oui, cette fois-ci, nous avons la confirmation de Ultramar Canada et Valero Énergie.*

2440

Voyez-vous d'où que ça part? Là, on est dans un petit cercle fermé au Québec ici, mais les ordres viennent d'où? Donc, ce précédent-là, monsieur Bachand, le député d'Arthabaska... moi, je parle au nom d'une association, au nom de l'APPAF qui détient plus de 255 membres. Lorsque nous avons fait une manifestation le 7 mars 2006 au bureau de monsieur Bachand, monsieur Bachand, il est venu devant moi, j'avais ça ici, puis j'avais la revue de l'*Actualité* du mois de janvier 2006 qui parle des ports méthaniers. Je lui ai fait lire ses propres paroles, monsieur Bachand. Oups! Là, il y avait un photographe de la *Terre de Chez Nous* qui était très bien positionné pour prendre les signes d'un visage dans un moment de perturbation. Ça n'a pas passé dans la *Terre de Chez Nous*. Moi, j'ai pas de misère à savoir pourquoi.

2445

2450 Ici, monsieur Bachand, dans un article de madame Hélène Ruel, journaliste à la *Nouvelle de Victo*, elle est allée rencontrer monsieur Bachand à son domicile. Lui, là, il lui a conté une menterie.

**LE PRÉSIDENT :**

2455 Votre question par rapport au ministère des Transports, s'il vous plaît.

**M. MARTIN SCOTT :**

2460 On est débarqués du ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

2465 Non, non. Non, on n'est pas débarqués. C'est des questions à l'attention du ministère des Transports. C'est le dernier avertissement.

**M. MARTIN SCOTT :**

2470 O. K.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous ai averti hier à plusieurs reprises.

2475 **M. MARTIN SCOTT :**

O. K.

**LE PRÉSIDENT :**

2480 Vous posez votre question, sinon on ferme le micro, on se met en pause et votre nom est biffé du registre. Je vous avertis, je suis très sérieux. Alors, votre question, s'il vous plaît.

**M. MARTIN SCOTT :**

2485 Quel est l'impact d'un tel précédent?

**LE PRÉSIDENT :**

2490 Alors, monsieur Charpentier, quel est l'impact d'un tel précédent maintenant?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Désolé, monsieur le président, je ne comprends pas la question.

2495

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Scott, vous avez longuement cité le député Bachand, on ne savait pas où ça s'en allait. On aurait pu encore continuer je ne sais pas combien de minutes. Donc, je vous laisse une dernière chance. L'impact d'un tel incident sur le ministère des Transports...

2500

**M. MARTIN SCOTT :**

D'un tel précédent.

2505

**LE PRÉSIDENT :**

... sur l'emprise de la 20?

2510

**M. MARTIN SCOTT :**

Un tel précédent. Monsieur, hier, il y a un monsieur d'ici, d'un ministère quelconque, nous a répondu qu'il accordait le permis après la construction. Moi, si je veux... ça, c'est un autre précédent. Parce que je ne connais pas de municipalité qui permet ça. Si, moi, je veux me bâtir une porcherie demain matin, je peux pas commencer à la bâtir et avoir le permis une fois qu'elle est construite.

2515

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, ce que j'ai compris, par exemple, le ministère des Transports ne permet pas de construction sans avoir émis une autorisation spécifique pour le passage d'un élément comme un oléoduc.

2520

**M. MARTIN SCOTT :**

C'est ça. Donc, hier, il y a un monsieur quelconque ici qui a dit qu'un oléoduc est régi par la Régie du bâtiment. Ça, c'est un autre précédent ça aussi.

2525

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est une autre nuance là. En fait, il faut faire attention. Les normes de construction d'un oléoduc. On se comprend? Les normes de construction d'un oléoduc sont sous le contrôle de la Régie du bâtiment.

2530

2535 **M. MARTIN SCOTT :**

Est-ce que je peux avoir le dépôt de ces preuves-là, moi.

2540 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon?

2545 **M. MARTIN SCOTT :**

Est-ce que c'est écrit quelque part ça?

2550 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va être dans les transcriptions. Les transcriptions vont être disponibles dans une dizaine de jours.

2555 **M. MARTIN SCOTT :**

Un oléoduc est régi par la Régie du bâtiment.

2560 **LE PRÉSIDENT :**

Non. Les normes de construction d'un oléoduc.

2565 **M. MARTIN SCOTT :**

Oui.

2570 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on a compris hier.

2575 **M. MARTIN SCOTT :**

C'est ça.

2580 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté du MDDEP, pouvez-vous apporter une précision à ce niveau-là?

2585 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Monsieur Archambault pourrait donner plus de ...

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

2580

Ce que je mentionnais hier, c'est que naturellement, un promoteur qui veut construire un équipement pétrolier doit, pour l'exploiter, obtenir de plus un permis d'exploitation. C'est ce que je disais. Pour ce qui est des éléments de construction, naturellement, le ministère, avant d'accorder son permis d'exploitation, pourrait s'assurer que ça a été fait selon les normes qu'il a

2585

fixées. Et ça va être la même chose avec le nouveau règlement qui va être sous la juridiction de la Régie du bâtiment.

Donc, c'est qu'on réfère à des normes, on a des exigences. Il faut que ça ait été construit. Ce que je disais, c'est que le ministère ne surveille pas la construction. Cependant,

2590

avant de construire quoi que ce soit, une station-service, n'importe où au Québec, bien il faut avoir tous les permis municipaux, de MRC et autres. Bien sûr, il faut avoir la permission de l'Environnement lorsque ça s'applique. Et ce que j'en disais, c'est que le ministère a, dans son règlement, le devoir, enfin l'autorité d'émettre les permis d'exploitation, mais naturellement on ne le fait pas avant la construction.

2595

Anciennement, ça a déjà été le cas où on surveillait la construction. Mais ça, ça a été changé dans les années 89 et, depuis ce temps, naturellement, on a plutôt fixé des conditions de construction qui doivent être en place, l'implantation doit être faite selon des normes. Mais, après ça, on vérifie si tout a été respecté et, là, on accorde le permis.

2600

Si ça n'a pas été fait correctement, bien on exige des modifications, des corrections nécessaires. Sinon, une station-service qui serait mal construite, par exemple, pourrait jamais être ouverte. C'est déjà arrivé. C'est un peu ce que j'essayais de mettre en perspective. Mais tous les autres règlements qui précèdent naturellement ce point, qui est le point final au niveau de l'exploitation, doivent avoir été respectés, bien sûr, en cours de route.

2605

**M. MARTIN SCOTT :**

Donc, l'émission de permis tant fédéral sont émis par l'Office national lorsqu'il veut construire un pipeline. C'est marqué ici dans ce livre-là. C'est pas moi qui l'invente.

2610

**LE PRÉSIDENT :**

Vous nous parlerez de ça dans votre mémoire, sur votre position. Écoutez, au meilleur de notre connaissance actuellement, à moins de preuve du contraire...

2615

**M. MARTIN SCOTT :**

J'aimerais ça...

2620



**LE PRÉSIDENT :**

... le projet du promoteur n'est pas assujetti à un permis de l'ONÉ.

2625 **M. MARTIN SCOTT :**

Je reviens à ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

2630

C'est ce qu'on doit comprendre.

**M. MARTIN SCOTT :**

2635

Dans la Foire aux questions du...

**LE PRÉSIDENT :**

2640

Si vous voulez en parler, vous en parlerez dans votre mémoire. On a eu des réponses. Alors, vous pouvez être satisfait de la réponse, vous pouvez être insatisfait de la réponse.

**M. MARTIN SCOTT :**

2645

Insatisfait de la réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

2650

Ça, vous pouvez en parler dans un mémoire. On va clore le débat là-dessus, je l'espère, sur la question de l'ONÉ, vous pourrez revenir dessus sur un mémoire. Étant donné aussi que vous n'avez pas de question au ministère des Transports, donc là, je vais demander que vous cédiez votre place à quelqu'un d'autre qui aurait des questions. Je ne sais pas s'il y a des gens dans la salle qui ont des questions à l'endroit du ministère des Transports? Bon, je vais demander votre collaboration.

2655

**M. MARTIN SCOTT :**

Ça, c'était mon intervention auprès du ministère des Transports, mais je suis enregistré tantôt, je reviens.

2660

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais il y a d'autres personnes avant vous à appeler aussi.

**M. MARTIN SCOTT :**

2665

Je reviens.

**LE PRÉSIDENT :**

2670

Alors, je demande votre collaboration.

Oui, monsieur?

**M. JEAN-LUC DALPÉ :**

2675

Jean-Luc Dalpé, Sainte-Julie, mandataire de Gérard Dalpé. Bonsoir, monsieur le président ! Bonsoir, monsieur le commissaire ! Mesdames et messieurs.

**LE PRÉSIDENT :**

2680

Allez-y. Donc, question au ministère des Transports.

**M. JEAN-LUC DALPÉ :**

2685

La question s'adresse au ministère des Transports et je crois à tous les ministères du Québec. La question est la suivante, elle est générale. Est-ce que dans l'avenir, les ministères vont s'entendre entre eux autres, quand on construit une infrastructure publique comme une autoroute 20, de la prévoir à long terme et de prévoir tous les services publics éventuels à venir. C'est une question pour le futur, pour tous les ministères.

2690

**LE PRÉSIDENT :**

2695

C'est une question très englobante mais on va laisser la question... pour les nouvelles autoroutes, par exemple, est-ce que vous prévoyez l'ajout potentiel d'infrastructures connexes ou c'est toujours la même politique qui s'applique que pour l'autoroute 20, qui date déjà de quoi, au-delà de 50 ans? Donc, dans le cas, par exemple, de nouveaux projets routiers, que ce soit l'autoroute 30, éventuellement la route 185 dont mon collègue a fait une commission récemment, est-ce que le ministère a changé ses positions à ce niveau-là, au niveau de prévoir la possibilité d'avoir des infrastructures connexes dans les emprises du ministère. Alors, je vous laisse aller là-dessus.

2700

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2705

Jusqu'à maintenant, monsieur le président, le ministère des Transports n'a pas effectivement modifié ses façons de faire au niveau de la détermination des besoins pour la construction des infrastructures routières. Le ministère des Transports est responsable, comme

le nom le dit, des infrastructures qui permettent une circulation automobile, véhicules, et comme de raison, véhicules lourds également. Donc, les besoins jusqu'à maintenant pour du transport d'énergie autre que pour le transport routier n'est pas pris en compte par le ministère des Transports. Jusqu'à maintenant.

2710

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

Oui, madame? Alors, après vous, nous allons faire une pause.

2715

**Mme LOUISE RAINVILLE :**

Bonsoir! Mon nom, c'est Louise Rainville. C'est une question au ministère des Transports. J'aimerais savoir, le transport routier est un bien public, pourquoi qu'il n'accepterait pas un autre bien public qui est de desservir la population avec un pipeline?

2720

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, le ministère des Transports.

2725

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Monsieur le président, l'objectif premier du réseau routier, la raison d'être du réseau routier, c'est pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises, et le rôle du ministère des Transports est effectivement de s'assurer que ce déplacement-là s'effectue de façon sécuritaire et surtout de façon continue. Et pour les raisons que j'évoquais tantôt au niveau des emplacements disponibles dans l'emprise, effectivement, il n'y a pas d'emplacement disponible dans l'emprise, si on prend spécifiquement l'emprise de l'autoroute 20. Donc, c'est la raison principale.

2730

2735

Et aussi, comme je le mentionnais, l'autoroute 20 étant un des réseaux les plus sollicités au Québec, et surtout de par son rôle stratégique au niveau des transports vers les Maritimes et vers le reste de l'Ouest canadien, et même via les autoroutes 55 et 15 vers les États-Unis, présente un potentiel au niveau du développement économique qui ne pourrait être mis en péril par la présence d'un quelconque ouvrage à l'intérieur de ses emprises.

2740

**LE PRÉSIDENT :**

Pour revenir spécifiquement, l'emprise totale de l'autoroute 20 en moyenne, quelle est sa largeur?

2745

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

En moyenne, environ 90 mètres.

2750 **LE PRÉSIDENT :**

90 mètres. Du côté de monsieur Bergeron, en tenant compte de votre emprise permanente et l'emprise temporaire pour les travaux, ces deux emprises-là juxtaposées, ça fait quelle largeur?

2755

**M. LOUIS BERGERON :**

Vous faites référence à l'addition de notre emprise...

2760 **LE PRÉSIDENT :**

La largeur totale des deux emprises : la temporaire et la permanente.

**M. LOUIS BERGERON :**

2765

Monsieur Charpentier a-t-il bien dit 90 mètres?

**LE PRÉSIDENT :**

2770

Non, mais vous, pour...

**M. LOUIS BERGERON :**

2775

Ah! nous, on a besoin, monsieur le président, on avait initialement besoin de 23 mètres plus un 10 mètres d'aire de travail temporaire. Nous avons abaissé à 18 mètres parce que nous pouvons utiliser le 10 mètres d'emprise temporaire ou d'aire de travail temporaire sur Hydro, étant donné que sur le long de l'autoroute 20, l'emprise secondaire est à géométrie variable et qu'elle varie entre 3 et 10 mètres, si je ne me trompe pas. Dans le scénario où il y aurait seulement 3 mètres de disponible, ça veut dire qu'on aurait besoin de 30 mètres adjacents à l'autoroute 20 pour effectuer les travaux.

2780

Et je mentionnerais, monsieur le président, que dans l'étude d'impact, lorsqu'on parle du corridor autoroute et qu'on a analysé en détail l'impact du corridor autoroute, c'est bien du corridor qui longe l'autoroute 20 et c'est bien ce dont on parle présentement, une emprise juxtaposée.

2785

**LE PRÉSIDENT :**

2790

Ce n'est pas de ça qu'on parlait. Je parlais vraiment, c'était pour voir, une emprise de 90 mètres, si vous vous avez besoin de quelque chose comme 30 mètres à l'intérieur de l'emprise, ça voudrait dire – et si on tient compte que les entités extérieures sont quelque 7 mètres environ de large – ça voudrait dire, pour installer un oléoduc, ce que j'en comprends, ça

voudrait dire c'est de fermer une chaussée complète de l'autoroute 20 entre Québec et Montréal pendant... bon, votre période de construction, ce serait quoi? C'est quoi vous prévoyez au total pour construire?

2795

**M. LOUIS BERGERON :**

En fait, monsieur le président, c'est que monsieur Charpentier a indiqué qu'on ne pouvait utiliser l'emprise...

2800

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais je parle en théorie.

2805

**M. LOUIS BERGERON :**

En supposant qu'on pourrait aller dans l'emprise primaire?

**LE PRÉSIDENT :**

2810

C'est ça. Ça vous prendrait combien de temps construire. . .

**M. LOUIS BERGERON :**

2815

On parle, en fin de compte, les travaux vont s'échelonner sur une année. C'est sûr que dans certains secteurs, on peut faire, je ne sais pas, à l'intérieur de trois mois, quelque chose comme ça, dépendamment évidemment des...

**LE PRÉSIDENT :**

2820

Parce que ce que j'en comprends, ça voudrait dire 30 mètres, on vient de prendre une des deux chaussées qu'on ferme pendant, à un point spécifique continuellement, quelque part comme un an de temps. Ce que j'en comprends des explications que nous recevons, si on disait, utilisons l'intérieur de l'emprise de 90 mètres de l'autoroute 20 pour installer un oléoduc. C'est ce que je comprends de la position.

2825

Je pense aussi que la position du ministère est très claire également. Vous pouvez être en désaccord avec la réponse. Bien entendu, vous pouvez en rediscuter, nous pourrions en rediscuter en seconde partie de l'audience avec vous, sur vos positions concernant ces orientations-là ou ces positions-là du ministère des Transports.

2830

Oui, monsieur Charpentier?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2835

Si vous permettez, monsieur le président, je voulais juste rajouter que votre scénario hypothétique ne tient pas compte du fait qu'à l'intérieur de l'emprise, ce n'est pas 90 mètres qu'il y a de disponibles pour construire un oléoduc. On a des constructions permanentes à l'intérieur de l'emprise. Donc, ce n'est pas juste la question de creuser une chaussée. On a également des installations d'éclairage, des portiques de signalisation, donc des éléments d'infrastructure qui ne peuvent pas être enlevés ou déplacés. Donc, juste un point de précision que je voulais apporter.

2840

**LE PRÉSIDENT :**

2845

On peut voir.

**Mme LOUISE RAINVILLE :**

2850

Supposons, il parlait question de sécurité. Il dit c'est pour la sécurité des citoyens si on ne peut pas construire ça aux abords de l'autoroute. C'est-tu plus sécuritaire sur des terres agricoles? C'est bien plus facile d'accès s'il y a un bris ou quoi que ce soit, ils vont arriver directement de l'autoroute, que d'arriver en plein milieu d'un champ là.

**LE PRÉSIDENT :**

2855

Écoutez, vous pourrez, disons, amener ces points-là dans un mémoire. Bien entendu, lorsqu'on parle de l'intérieur de l'emprise, on comprend que ça voudrait dire fermer une chaussée de la 20 avec ce que ça implique en termes de transport routier. Maintenant, il y a d'autres éléments que vous pouvez apporter sur ce point-là. On peut continuer à questionner le promoteur également sur des hypothèses qu'il a considérées en se mettant... on sait qu'il a regardé des hypothèses adjacentes à l'emprise, non pas dans l'emprise de l'autoroute, mais adjacentes à l'emprise de l'autoroute 20. On pourra revenir sur ces points-là. Mais disons que du côté du ministère des Transports, je crois que leur position est claire. Bien entendu, vous pouvez être en désaccord avec la position, c'est votre droit. Mais pour l'instant, je crois que le ministère a une réponse claire à ce sujet-là sur ses exigences.

2860

2865

**Mme LOUISE RAINVILLE :**

Merci.

2870

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Alors, nous allons faire une pause. Il est 21 h 10. Nous allons faire une pause de 15 minutes.

2875

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

2880 Il y avait encore une personne qui désirait venir poser des questions au ministère. Alors, j'inviterais cette personne à s'avancer à la table.

**M. YVAN MICHON :**

2885 Yvan Michon.

**LE PRÉSIDENT :**

2890 Oui.

**M. YVAN MICHON :**

2895 Il y a les compagnies Bell et Vidéotron qui ont des infrastructures dans l'emprise de l'autoroute 20. Est-ce que c'est possible?

**LE PRÉSIDENT :**

2900 J'ai mal compris votre question.

**M. YVAN MICHON :**

2905 Il y a la compagnie Vidéotron et Bell qui ont des installations dans l'emprise de l'autoroute 20. Est-ce que c'est possible?

**LE PRÉSIDENT :**

2910 Alors, ministère des Transports?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2915 Oui, effectivement, Bell et Vidéotron ont des équipements à l'intérieur des emprises à certains endroits. Juste préciser que, effectivement, les normes ont changé depuis les dernières années et, comme je le mentionnais précédemment et comme on ne pouvait pas se l'expliquer, la conduite d'Esso également a déjà été installée à l'intérieur des emprises de l'autoroute. Mais actuellement, depuis ces installations-là, les normes ont changé.

Mais pour répondre précisément à la question de monsieur, oui, monsieur le président, effectivement, il y a à certains endroits le long de l'autoroute 20 des équipements de Bell et de

Vidéotron. Je ne pourrais pas dire ce soir précisément à quel endroit, mais ça existe.

2920

**LE PRÉSIDENT :**

Mais vous confirmez qu'il y en a.

2925

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Ça existe.

**LE PRÉSIDENT :**

2930

Très bien. Oui, monsieur Michon?

**M. YVAN MICHON :**

2935

Est-ce que la rue Martineau dans le territoire de Saint-Hyacinthe fait partie de l'emprise de l'autoroute 20?

**LE PRÉSIDENT :**

2940

Monsieur Charpentier.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2945

Je ne connais pas le secteur. Je ne pourrais pas répondre à cette question-là. Je pourrais la prendre en note et puis...

**LE PRÉSIDENT :**

Prenez ça en note.

2950

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

... et vous revenir avec la réponse.

2955

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez nous revenir.

**M. YVAN MICHON :**

2960

Puis, est-ce qu'il y a eu des problèmes avec le pipeline existant dans l'emprise de



l'autoroute 20?

**LE PRÉSIDENT :**

2965

Donc, le pipeline Esso jusqu'à maintenant. Donc, si j'ai compris tout à l'heure, ça fait quoi, 40, 50 ans que ce pipeline-là est à l'endroit.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2970

La fin des années 60, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

2975

Très bien. Alors, pouvez-vous...

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

2980

Je ne peux pas mentionner aujourd'hui si oui ou non il y a eu des problèmes avec l'exploitation de cette conduite-là.

**M. YVAN MICHON :**

2985

Je parle juste dans l'emprise de l'autoroute 20.

**LE PRÉSIDENT :**

Dans l'emprise. Donc, à votre connaissance?

2990

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

À ma connaissance ici ce soir, non, je ne peux pas vous dire qu'il y a eu des problèmes ou pas. Il faudrait que je vérifie si, effectivement, il y a eu des problèmes.

2995

**LE PRÉSIDENT :**

C'est possible de vérifier?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3000

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3005

Très bien. Merci.

**M. YVAN MICHON :**

On m'a dit que c'était une décision du ministère des Transports de ne pas laisser installer des infrastructures.

3010

**LE PRÉSIDENT :**

C'est une politique du ministère des Transports.

3015

**M. YVAN MICHON :**

C'est quoi le processus pour faire changer une politique comme celle-là?

**LE PRÉSIDENT :**

3020

Monsieur Charpentier.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3025

Il s'agit d'une norme et non pas d'une politique. Donc, c'est une norme qui, comme je disais tantôt, regroupe les meilleures façons de faire pour les infrastructures routières. On a ce qu'on appelle à l'intérieur du ministère un processus de normalisation. Donc, il est possible, oui, effectivement, de proposer des modifications, principalement à l'interne du ministère, pour modifier. C'est fait soit via les ingénieurs du ministère qui sont à l'affût des nouvelles façons de faire dans d'autres administrations routières ou des demandes plus spécifiques de certains gestionnaires de réseau qui nous proposent de faire des modifications. Donc, il y a un processus, effectivement, qui prévoit.

3030

**LE PRÉSIDENT :**

3035

Ce processus, pour revenir dessus, bon la norme est signée par un ingénieur? Est-ce qu'il y a un comité? Qui décide qu'une norme est modifiée et une nouvelle norme est en vigueur?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3040

Je vais essayer de résumer le processus de normalisation au ministère des Transports assez rapidement. On a ce qu'on appelle des tables de normalisation qui sont par secteur de domaine de compétence. On en a dans tous les secteurs qui sont couverts par les normes du ministère, dont entre autres les ouvrages d'art, la signalisation, la conception, la construction. On a une table de normalisation qui s'appelle *Abords de route*, donc qui sont responsables du contenu du tome 4 que je vous mentionnais tantôt.

3045

3050 Ces tables-là se réunissent deux à trois fois par année et discutent des changements à  
apporter, suivant ce que j'ai mentionné précédemment également, les nouveautés qui sont  
inventoriées dans d'autres administrations routières, exemple, et sont discutées au sein de la  
table, sont recommandées. Les recommandations de la table sont transmises à un comité  
ministériel dont j'assume la présidence et, par la suite, la recommandation pour le changement de  
la norme est déposé à madame Anne-Marie Leclerc qui est sous-ministre adjointe au ministère  
des Transports du Québec et qui est la signataire des normes officielles du ministère des  
3055 Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

3060 Vous avez parlé d'un comité ministériel qui regroupe différents ministères?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3065 Non. C'est tout interministère. Le comité ministériel regroupe les présidents de chacune  
des tables de normalisation que je mentionnais tantôt. Donc, par cœur, je pense qu'il y a environ  
8 tables de normalisation qui se regroupent au sein du comité ministériel par la suite pour décider  
de la recommandation à faire à madame Anne-Marie Leclerc, la sous-ministre adjointe.

**LE PRÉSIDENT :**

3070 Alors, c'est un processus interne au ministère des Transports entièrement.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3075 Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

3080 Donc, qui ne nécessite pas d'approbation interministérielle ou de décision  
gouvernementale du Conseil des ministres.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3085 Non.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Michon?

**M. YVAN MICHON :**

3090

Merci. Ça va être tout pour tout de suite.

**LE PRÉSIDENT :**

3095

Je vous remercie.

Bonsoir! Si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

**M. CLAUDE CHARRON :**

3100

Claude Charron. Moi, j'ai de la misère un peu à comprendre. Le tracé Esso, est-ce qu'il est dans l'emprise de l'autoroute 20 ou s'il est au côté de l'emprise de l'autoroute 20?

**LE PRÉSIDENT :**

3105

La précision, monsieur Charpentier.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3110

Oui. Pour une certaine longueur, environ 14 kilomètres, la conduite est à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute 20, dans une servitude d'environ 2 pieds, donc 24 pouces, à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute 20 comme telle.

**LE PRÉSIDENT :**

3115

Et c'est situé dans la partie externe ou à l'intérieur?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3120

Dans l'entité secondaire qu'on parlait, mais à l'intérieur de l'emprise.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Très bien.

3125

**M. CLAUDE CHARRON :**

Puis est-ce que vous êtes au courant dans quel secteur? Si c'est dans le coin de Saint-Hyacinthe ou plus vers Drummondville qui est touché, le pipeline Esso?

3130

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3135           Monsieur le président, je pense que c'est surtout la partie à l'ouest de Saint-Hyacinthe, mais j'ai les détails au bureau que je pourrais déposer à la commission, à moins que le promoteur ait ces informations. Je pense qu'ils vont avoir ces informations-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3140           Monsieur Bergeron?

**M. LOUIS BERGERON :**

3145           Monsieur le président, si ça peut être utile, on va projeter la carte avec la mention, je dirais, en couleur de l'endroit où il y a des emprises de 2 pieds dans l'emprise de l'autoroute.

**LE PRÉSIDENT :**

3150           D'accord. On pourra la projeter et la déposer aussi. .

**M. LOUIS BERGERON :**

3155           Oui. C'est assez lourd, on en a pour quelques secondes. Monsieur le président, je croyais qu'on avait tout sur la même diapositive, ce qui n'est pas le cas. On peut projeter un exemple peut-être.

**LE PRÉSIDENT :**

3160           Mais c'est une information qu'on peut obtenir, à ce moment-là qui pourra être déposée.

**M. LOUIS BERGERON :**

3165           Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3170           Et on pourra savoir exactement, c'est-à-dire dans quel segment de l'autoroute 20 est situé le pipeline Esso. C'est une information qui pourra être déposée. Si ce n'est pas immédiatement, incessamment, et ce sera mis en ligne. Voulez-vous avoir une autre précision?

**M. CLAUDE CHARRON :**

          Oui. Au niveau du ministère des Transports, le pipeline Esso, est-ce qu'il est encore

3175 sécuritaire en ce moment?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Charpentier.

3180

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

À ma connaissance, le pipeline Esso n'est pas en service.

3185

**LE PRÉSIDENT :**

N'est plus en service, n'est-ce pas? Et ça peut être confirmé par monsieur Bergeron?

**M. LOUIS BERGERON :**

3190

Je m'excuse. La question, c'est à savoir s'il est hors-service?

**LE PRÉSIDENT :**

3195

Oui, c'est ça.

**M. LOUIS BERGERON :**

C'est ça. Oui, il est hors-service.

3200

**LE PRÉSIDENT :**

Il est hors-service.

3205

**M. LOUIS BERGERON :**

Oui. Ça fait une quinzaine d'années qu'il n'est plus utilisé.

**LE PRÉSIDENT :**

3210

Très bien.

**M. CLAUDE CHARRON :**

3215

Ça fait que, est-ce que ce pipeline-là, est-ce qu'il est dangereux pour le public? Est-ce qu'il est contaminé, cette partie-là? Est-ce que le ministère des Transports ont fait des études à un moment donné là-dessus ou c'est parce que ça appartient... on laisse ça caché ou quoi?

**LE PRÉSIDENT :**

3220

Que sait-on sur l'état du sol aux alentours de ce pipeline-là? Du côté du ministère des Transports, étant donné que c'est votre emprise. Et on pourra aller aussi du côté de monsieur Archambault, étant donné qu'il y a une réglementation sur les équipements pétroliers. Alors, monsieur Charpentier d'abord.

3225

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Monsieur le président, je ne pourrais pas répondre à cette question-là ce soir.

3230

**LE PRÉSIDENT :**

Vous n'êtes pas en mesure.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3235

Il faudrait que je prenne les informations à savoir si on a des détails au niveau du statut de la conduite dans nos emprises.

**LE PRÉSIDENT :**

3240

Parce que c'est toujours la propriété d'Esso. S'il s'appelle Esso, donc j'imagine qu'il est encore la propriété d'Esso. Alors, vous pourriez vérifier ceci. Et, monsieur Archambault?

**M. RAYNALD ARCHAMBAULT :**

3245

Je ne serais pas en mesure de vous renseigner malheureusement, monsieur le président. J'ai vérifié la semaine passée, justement je cherchais un peu le dossier Esso et la conduite, mais ça fait tellement d'années que ça a été mis de côté, compte tenu des besoins de se débarrasser, si on veut, de dossiers au ministère, il semble que ça ait été soit perdu ou écarté. Enfin, je n'ai pas réussi à mettre la main sur un dossier pertinent à ce niveau-là.

3250

**LE PRÉSIDENT :**

3255

Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, tout à l'heure, nous avons parlé d'un règlement sur les terrains contaminés. Donc, en théorie, on parlait d'un maximum de 18 mois pour une mise hors-service. Est-ce que cette réglementation s'applique au dossier Esso? Et, si oui, il doit y avoir une trace, ça voudrait dire en relation avec l'arrêt des activités. Est-ce que le ministère peut nous apporter des précisions sur ce point-là?

3260 **Mme FRANCINE AUDET :**

En fait, il faudrait que je vérifie si ce règlement-là s'applique aux anciennes conduites, ce dont je ne suis pas certaine.

3265 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, il faudrait nous revenir avec ça. Pour l'instant, on n'a pas de réponse. On va essayer d'obtenir des réponses de deux ou trois façons différentes.

3270 **M. CLAUDE CHARRON :**

Et puis le pipeline Esso, la dimension qu'il a, ce tuyau-là, c'est quoi la dimension?

**LE PRÉSIDENT :**

3275

Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

3280

Monsieur le président, le diamètre de la conduite est de 8 pouces entre Drummondville et Boucherville et il est de 10 pouces pour la traversée du fleuve par la suite.

**LE PRÉSIDENT :**

3285

Et sa capacité théorique est de combien?

**M. LOUIS BERGERON :**

On parle d'environ 45 000 barils par jour de capacité maximale.

3290

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

3295

**M. CLAUDE CHARRON :**

Parce qu'on regarde, c'est déjà un pipeline qui est déjà installé. C'est peut-être pas la Cadillac, mais ça serait peut-être une alternative. En tout cas, on entend dire que dans les prochaines années, qu'on n'aurait plus de pétrole. On parle de 2020, 2025. c'est quand même pas si loin que ça. Ça fait que pourquoi aller installer d'autres.

3300



**LE PRÉSIDENT :**

C'est des suggestions que vous pouvez nous faire dans un mémoire.

3305

**M. CLAUDE CHARRON :**

O. K. Merci.

3310

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Oui?

**M. PATRICK BRISSETTE :**

3315

Bonsoir, monsieur le président!

**LE PRÉSIDENT :**

3320

Bonsoir! Vous vous identifiez.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

3325

Patrick Brissette, Conseil régional de l'environnement. Suite à la réponse du monsieur du MTQ tantôt concernant les documents perdus au niveau ou qu'il peut avoir perdu des documents au niveau du pipeline Esso, ça serait absolument important pour la commission de faire retrouver ces documents-là, soit par le promoteur qui est Esso, MDDEP ou...

**LE PRÉSIDENT :**

3330

On va voir qu'est-ce qu'on obtient. Remarquez que le projet actuellement qu'on examine, c'est un projet d'Ultramar, mais on va attendre les réponses. J'imagine que du côté du MRNF, on va faire des vérifications, on va donner des nouvelles à la commission et aussi, à ce moment-là, répondre à des questions que nous avons posées et attendre les réponses.

3335

**M. PATRICK BRISSETTE :**

On va en faire un suivi.

3340

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

**M. PATRICK BRISSETTE :**

3345

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

3350

Alors, je vous remercie.

Alors, nous allons retourner au registre. Et on m'informe que monsieur Pascal Bernier qui n'était pas là tout à l'heure est maintenant arrivé. Bonsoir, monsieur!

3355

**M. PASCAL BERNIER :**

Bonsoir, monsieur le président. Ma question, ça serait : combien y a-t-il de kilomètres de pipeline de pétrole au Québec et au Canada? Et, par année, combien y a-t-il d'accidents au Canada? Des fuites ou quoi que ce soit.

3360

**LE PRÉSIDENT :**

Des accidents canadiens. Bon, je sais que tout à l'heure, Ultramar a mentionné certaines statistiques. Qu'est-ce que vous pouvez nous apporter comme précision à l'échelle canadienne, monsieur Bergeron?

3365

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, on a plusieurs documents qui incluent des statistiques. Dans un premier temps, je mentionnerais, on parle de 43 000 kilomètres de pipeline au Canada. Au Québec, tout à l'heure, on a parlé de quelques milliers de kilomètres. Maintenant, je vais demander à monsieur Halde de vous donner quelques informations au niveau des statistiques.

3370

**LE PRÉSIDENT :**

3375

Alors, les statistiques plus précisément que vous désirez obtenir, c'est?

**M. PASCAL BERNIER :**

3380

Monsieur le président, c'est vraiment pour le pétrole et non le gaz.

**LE PRÉSIDENT :**

3385

On va essayer de faire la distinction, à ce moment-là.

**M. LOUIS BERGERON :**

Effectivement, il y a une distinction. Environ le tiers du kilométrage, donc 10 à 12 000 kilomètres de pipeline au Canada sont dédiés à ce qu'on appelle le transport de produits pétroliers à basse tension de vapeur, pour lesquels les statistiques sont beaucoup plus favorables. Donc, les risques associés au transport d'essence ou de carburant diesel à basse tension de vapeur sont des systèmes qui sont moins appelés à avoir des problèmes, donc moins d'accidents, comparativement avec des produits des pipelines ou des gazoducs pour transporter des produits à haute tension de vapeur ou du gaz naturel, par exemple.

Donc, les statistiques, il faut faire une distinction. Il y a des statistiques pour les trois types d'exploitation. Il arrive à l'occasion qu'on mentionne les statistiques pour les trois au complet, mais les statistiques pour les liquides à basse tension de vapeur sont de beaucoup plus favorables.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, les gazoducs notamment ou des liquides de gaz naturel qui sont un peu plus lourds. Et quels documents vous pouvez nous donner comme référence pour avoir le détail d'informations?

**M. LOUIS BERGERON :**

Je vais demander à monsieur Halde de présenter quelques chiffres.

**M. JEAN HALDE :**

Il y a un rapport qui existe de l'Office national de l'énergie. C'est un document qui est daté de 2003, si ma mémoire est bonne. Je ne l'ai pas avec moi ce soir. Mais dans ce document-là, ce qu'on retrouve, c'est qu'au niveau des pipelines qui transportent des liquides, on a une fréquence de fuite qui est de l'ordre de 0,063 fuite par 1 000 kilomètres par année. Et si on regarde ce qu'on a utilisé au niveau de l'analyse de risque, c'est 0,35 fuite. Donc, environ six fois plus que ce qu'on retrouve au niveau de l'Office national de l'énergie. Alors, ça, c'est pour évidemment les pipelines de liquide.

Et pour ce qui est des liquides à basse pression de vapeur, c'est-à-dire les liquides qui vont être transportés par Ultramar, l'essence, le diesel, l'huile à chauffage et le carburant d'avion, ce qui est rapporté, c'est que l'étude porte sur 20 ans et il y a aucun cas où il y aurait eu incendie ou ignition suite à une fuite de ce type de produit-là sur les pipelines au Canada.

**LE PRÉSIDENT :**

Le fameux document, avant de venir ici, nous avons consulté l'ONÉ, mais

3430 pratiquement à chaque année, depuis quelques années, des statistiques à jour, le type du document que l'ONÉ donne, c'est *Gros plan sur la sécurité et l'environnement*. Donc, ce sont des analyses comparatives. C'est ce document-là auquel vous faites référence. Par exemple, il y a des documents 2003. Ici, j'en ai un qui date de 2005 aussi. Donc, il y en a des plus récents.

3435 Sur le site Internet de l'Office national de l'énergie, il y avait une mention qu'il y avait aussi un document qui était en préparation aussi pour encore avoir des mises à jour. Bien entendu, il ne l'est pas encore disponible mais on pouvait avoir l'information à ce niveau-là. Donc, sur ce site-là, vous pouvez avoir différentes statistiques relativement à ça.

3440 Mais ça m'amène une question justement. Vous avez retenu un taux de fuite de .35 par 1 000 kilomètres de conduite par année. Par contre, lorsqu'on examine ces données-là, notamment le document de 2005, on voit que les taux peuvent varier dans les pipelines qui sont de juridiction provinciale. Donc, dans le cas ici notamment de l'Ontario et de l'Alberta, les taux d'incident sont plus variables. On parle de .59 jusqu'à 1.43 taux de fuite par 1 000 kilomètres par année. On peut voir aussi qu'il semblerait y avoir une tendance plus basse pour les pipelines sous juridiction de l'Office national de l'énergie par rapport aux autres pipelines de juridiction provinciale.

3445 Dans ce cas-ci, votre pipeline ne serait pas sous juridiction de l'ONÉ, ce qu'on en comprend. Comment vous expliquez que les taux en Alberta et en Ontario semblent plus élevés pour les pipelines de juridiction provinciale que ceux sous la juridiction de l'ONÉ? Monsieur Bergeron.

3450 **M. LOUIS BERGERON :**

3455 Monsieur le président, lorsqu'on analyse, lorsqu'on interprète les résultats des statistiques, il faut faire attention, parce que lorsqu'on parle de pipeline de transport de produits à basse tension de vapeur, ça inclut le transport du pétrole brut. Et le pétrole brut contient beaucoup d'impuretés qui peuvent à l'occasion causer une corrosion très sévère au niveau des pipelines.

3460 Donc, lorsqu'on transporte des produits raffinés comme c'est le cas ici, je dirais la probabilité ou la tendance à créer une corrosion accélérée est de beaucoup plus faible parce que vous avez des produits raffinés qui ne contiennent pas les impuretés dont je parlais. Ce qui fait que lorsqu'on compare les statistiques, les statistiques ne sont pas toujours décortiquées : transport uniquement de pétrole brut ou transport uniquement de produits pétroliers.

3465 Donc, si on parle de l'Alberta où il y a essentiellement du transport de pétrole brut, il y a certainement une corrélation. Et en Ontario, je n'ai pas tous les chiffres devant moi, mais il y a aussi quand même plusieurs pipelines qui arrivent soit en provenance de l'ouest ou de Montréal pour le transport de pétrole brut. Donc, il faudrait décortiquer les chiffres. Il faudrait à ce

3470 moment-là séparer le transport de produits finis par rapport au transport de brut pour mieux interpréter les résultats.

3475 Ceci dit, au Canada, compte tenu du fait qu'on a quand même un réseau de produits à basse tension de vapeur qui n'est pas aussi large que ce qu'on retrouve aux États-Unis et en Europe, c'est la raison pour laquelle des fois aussi on va utiliser plus les statistiques européennes ou américaines qui sont basées sur de plus nombreux kilomètres, donc plus fiables.

**LE PRÉSIDENT :**

3480 Effectivement, sur le document, par exemple celui de 2005 a 32 pages, donc c'est des informations qui sont très consolidées. Alors, c'est vrai que quand on les a consultées, c'était difficile de savoir le détail pourquoi les taux varient, mais c'est quand même une constatation. On voit quand même une variation qui est différente quand même de celle des pipelines sous juridiction de l'ONÉ.

3485 Oui, monsieur Bernier?

**M. PASCAL BERNIER :**

3490 Ce serait pour savoir en même temps combien ça prend de temps pour gérer la fuite?

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, tout à l'heure, il a été question de fuite aussi. Monsieur Bergeron.

3495 **M. LOUIS BERGERON :**

Est-ce qu'on parle de détection ou de gestion une fois que la fuite a été détectée?

3500 **M. PASCAL BERNIER :**

Moi, je parle de gestion, un coup que la fuite a été détectée, combien ça va prendre de temps pour venir à bout de la décontamination du terrain.

3505 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur Halde va répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

3510 Très bien.

**M. JEAN HALDE :**

3515 C'est évident que ça va être proportionnel à l'amplitude de la fuite. Par contre, ce qu'on retrouve de façon générale, lorsqu'on a une intervention d'urgence, on a une période qui peut s'échelonner sur 24 à 48 heures, qui est la période qu'on pourrait qualifier d'urgence, où est-ce que les interventions de contrôle, de confinement, tout ça vont se faire. Donc, c'est généralement la période requise. Ça peut varier entre 24 et 48 heures.

3520 Par la suite, ce qu'on a, c'est des travaux qui sont de peaufinage, si on veut, pour compléter la récupération de ça. Et comme je disais tantôt, ça peut varier en fonction de l'amplitude de la fuite.

**LE PRÉSIDENT :**

3525 Donc, c'est évident que si on a affaire à un cas qui nécessite de la restauration de sol, ça peut être quand même long de plusieurs semaines d'intervention.

**M. JEAN HALDE :**

3530 Dans des cas vraiment importants, ça pourrait, oui, se chiffrer en termes de semaine. Par contre, lorsqu'on parle d'une intervention de ce type-là, on va souvent procéder par excavation des sols contaminés, c'est-à-dire la récupération directe et ça, généralement, c'est assez rapide. On parle de journées en termes d'intervention typiquement.

3535 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bernier?

3540 **M. PASCAL BERNIER :**

C'est bien. En 93, Ultramar avait le projet de relier sa raffinerie de Saint-Romuald à son centre de Montréal en utilisant entre Drummondville et Boucherville le pipeline existant, propriété d'Esso. Lors de l'élaboration de ce projet initial de pipeline, est-ce que la Compagnie Impériale Esso vendait son pipeline à Ultramar? Si oui, à quel prix?

3545 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bergeron.

3550 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, il y avait effectivement une entente confidentielle entre Esso et à

3555 l'époque IPL qui est devenue Embridge, qui était le promoteur. Donc, Ultramar était un client et c'est IPL qui était le promoteur. Et à l'époque, on parlait de transporter environ 40 000 barils par jour, ce qui faisait que la conduite de 8 pouces était satisfaisante. Alors, il y avait une entente entre les deux parties. Si le projet allait de l'avant et que l'on obtenait tous les permis, à ce moment-là il y avait entente.

3560 **LE PRÉSIDENT :**

Pour le détail, qui était propriétaire de la conduite, à ce moment-là?

3565 **M. LOUIS BERGERON :**

Esso.

**LE PRÉSIDENT :**

3570 Non, je veux dire Esso, mais qui serait devenu propriétaire?

**M. LOUIS BERGERON :**

IPL qui est devenue Embridge par la suite.

3575

**LE PRÉSIDENT :**

Ça aurait été Embridge. Donc, Ultramar aurait été un client.

3580 **M. LOUIS BERGERON :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3585

Très bien. Monsieur Bernier?

**M. PASCAL BERNIER :**

3590 Ça va être bien.

**LE PRÉSIDENT :**

3595 Je vous remercie. Je vais inviter maintenant madame Anne Barabé. Monsieur Gérard Godbout. Monsieur Simon Trépanier.

Monsieur Claude Charron. Rebonsoir!

**M. CLAUDE CHARRON :**

3600

Re-bonsoir! Moi, je voudrais savoir, le pipeline, vu qu'il n'est pas tellement profond, avec nos terres dans le secteur où ce qu'on est au Québec, le gel puis le dégel, si le tuyau se trouve à être près d'une pierre, d'une roche, puis qu'il se fait froter, qu'est-ce qui va arriver avec le tuyau éventuellement?

3605

**LE PRÉSIDENT :**

Pour la profondeur de gel, je ne sais pas si le ministère des Transports est en mesure de nous répondre. On parle du secteur de Saint-Hyacinthe. Le ministère, j'imagine, fait encore des mesures avec des genres de tubes de gel dans le sol. Dans le secteur de Montréal, le gel pénètre, on comprend que sur une infrastructure routière, il n'y a pas de couvert de neige, mais ça donne combien la pénétration du gel justement dans les infrastructures routières de la région de la Montérégie, est-ce que vous avez le chiffre en tête?

3610

3615

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Non, malheureusement, je n'ai pas le chiffre. Vous avez effectivement raison. On a des tubes de gel pour mesurer la profondeur de gel en dessous des routes cependant, principalement dans l'objectif de décréter ou en tout cas de tenir compte de la période de dégel pour le transport lourd. Mais cette information-là, je ne l'ai pas actuellement pour le secteur.

3620

**LE PRÉSIDENT :**

Mais on pourrait l'obtenir assez facilement?

3625

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Oui.

3630

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, pour la région montérégienne.

3635

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

Oui.



**LE PRÉSIDENT :**

3640 Et tant qu'à y être aussi, pour la région quand on se rapproche de Québec également, Lotbinière autrement dit, Lévis.

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

3645 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3650 Je vous remercie.

Alors, monsieur Charron, nous allons du côté de monsieur Bergeron. Donc au sujet de la sensibilité éventuelle de l'oléoduc au gel.

**M. LOUIS BERGERON :**

3655 Monsieur le président, je vais demander à monsieur St-Laurent de répondre à la question.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

3660 Monsieur le président, le pipeline est installé, bon, dans les zones agricoles, on parle de 4 pieds, et même s'il y a le gel, étant donné que le tuyau est assez flexible et étant donné qu'il est recouvert donc sur toute sa longueur, il n'y a pas d'impact relié au gel. Maintenant, compte tenu du deuxième volet de la question où on parle de pierre et s'il pouvait être affecté s'il frottait sur une pierre, évidemment lorsqu'on remblaise le pipeline, on s'assure qu'aucune roche va être mise à  
3665 proximité du tuyau. Donc, la possibilité d'avoir une roche, un bloc de roche qui froterait sur la conduite est inexistante.

**LE PRÉSIDENT :**

3670 Est-ce que vous avez une coupe type de l'agencement, par exemple, sous la conduite. Vous déposez donc une conduite. Qu'est-ce que vous mettez comme matériau sous la conduite, matériau de support?

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

3675 Ça peut dépendre, dépendant du type de sol auquel on est présent. On peut le déposer directement sur le sol ou, s'il y a la présence de roc, à ce moment-là on met un coussin de sable pour déposer la conduite et on l'enrobe de sable dans le secteur quand il y a du roc à proximité.

3680

**LE PRÉSIDENT :**

Vous mettez combien? 300 millimètres? 600 millimètres?

3685

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

300 millimètres, donc 12 pouces.

3690

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

Monsieur Charron?

3695

**M. CLAUDE CHARRON :**

En tout cas, j'ai de la misère un peu à comprendre là. Je regarde dans le secteur du Boisé de Verchères où ce que je demeure. Depuis que je suis tout petit qu'on voit, qu'on ramasse des roches année par année. Ça fait qu'on se demande ces roches-là, où ce qu'elles viennent? Puis ça ressort tout le temps avec la gelée. Et puis lorsqu'il y a un chemin qui est déblayé, puis qu'il y a eu de la gelée, j'ai vu jusqu'à 2 à 3 pieds la terre s'élever où ça avait été déblayé. Ça fait que je vois mal un tuyau prendre une expansion pour faire... où ce que le chemin va être déblayé, un chemin, je parle, agricole. Il y a des gens que...

3700

3705

C'est sûr que s'ils passent dans le milieu boisé, c'est peut-être autre chose, mas sur les terres agricoles où ce que les agriculteurs à ce temps-ci, où ce qu'ils montent à leur cabane à sucre et puis il y en a même qui ont des chemins pour l'hiver, ça fait que ça veut dire que la gelée va aller affecter ce pipeline-là pareil. Ça fait qu'il y a quand même un certain danger à ce niveau-là.

3710

**LE PRÉSIDENT :**

On prend note de votre remarque. Bien entendu, vous pouvez en rediscuter dans un mémoire.

3715

**M. CLAUDE CHARRON :**

Puis, c'est ça. On est rendus à des audiences, puis c'est quand même dommage dans la Montérégie qu'on sache pas où ce qu'il est encore le tracé. On nous montre, en tout cas, plusieurs tracés. C'est pas vraiment intéressant à travailler, en tout cas sur notre côté. Je pense qu'au niveau du promoteur, il devrait y avoir un tracé qui devrait dire : «C'est là. » Puis si c'est pas accepté, bien faire des études, s'il faut, l'année suivante. Ou reculer, prendre une

3720

extension, je sais pas si c'est au niveau de l'Environnement ou quoi là, mais je veux dire, nous autres, en tant qu'agriculteurs, ça nous met beaucoup dans l'inquiétude, puis ça nous dérange dans notre travail aussi.

3725 **LE PRÉSIDENT :**

On prend note de ça. Comme je vous dis, on pourra en discuter plus longuement dans le cadre des mémoires. Mais c'est évident qu'au point de vue de l'approche méthodologique, aujourd'hui le promoteur a un tracé qu'il privilégie. Par exemple, hier, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a déposé un avis provenant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune qui, dans le secteur du Boisé de Verchères, a des réserves nonobstant à ce que le promoteur nous a présenté. On va faire l'adéquation, bien entendu – je ne l'ai pas encore lu, j'ai seulement survolé la conclusion – la commission va regarder cet aspect-là, va refaire l'adéquation, parce que est-ce que la position du MRNF est toujours à jour, mais il reste que, fondamentalement, le promoteur a un tracé privilégié et on voit qu'il y a des intervenants qui ont des propositions à faire sur d'autres tracés.

Bien entendu, je crois que, selon les règles de l'art, des changements majeurs de tracé, c'est bien certain dans mon esprit à moi, étant donné que nous sommes en processus de consultation publique ici, on est en enquête publique, c'est certain que s'il y avait à la demande d'un ministère un changement majeur de tracé, c'est certain que ça change la problématique au moins dans le secteur où il y a un changement de tracé.

Il ne faut jamais oublier à ce moment-là, ça voudrait dire que monsieur Bergeron a mentionné – je crois que c'était la variante N, c'est celle qui passe par le sud, c'est la N – on parlait de 85 propriétaires qui pouvaient être touchés dans l'emprise. Alors, ces gens-là, probablement ne sont pas ici – peut-être qu'il y en a un dans la salle – mais c'est évident que dans des cas comme ça, ces gens-là normalement, on ne devrait peut-être pas les voir ici devant le BAPE parce qu'ils se disent : «L'oléoduc ne passe pas dans notre secteur.» Alors, c'est évident que s'il y avait un changement de ce type-là, je peux comprendre que ces 85 propriétaires auraient une surprise majeure.

Alors, c'est pour ça qu'il est important de discuter du tracé actuellement qui est défendu par le promoteur. Bien entendu, s'il y a des endroits problématiques, j'invite les gens, les participants à nous faire part de ça. La commission va regarder ça. Mais il reste une chose certaine. Le BAPE se soucie de ce que je pourrais appeler la protection des droits des tiers, c'est-à-dire des gens qui actuellement ne se considèrent pas impactés par le projet et qui pourraient l'être s'il y avait des changements majeurs.

Mais ceci dit, comme je vous dis, ça ne nous empêche pas de discuter de tracé alternatif, mais la commission va être extrêmement prudente en ce qui regarde éventuellement la discussion, même dans son analyse, de tout changement de tracé qui est proposé. Comme je vous dis, il est très important que tout le monde ait ça en tête. Si des gens arrivent avec des

3765 propositions de modification de tracé en deuxième partie d'audience, on va discuter constamment de la protection des tiers qui seraient visés par ce changement de tracé là aussi. Alors, vous comprenez? Bien entendu, pour l'instant, nous sommes dans un tracé très précis défendu par le promoteur.

3770 **M. CLAUDE CHARRON :**

Puis qu'est-ce qui arrive avec le promoteur si le tuyau est attaqué par, mettons je creuse, puis je frappe le tuyau, qu'est-ce qui arrive? Que si je les ai avertis ou pas, en tout cas, puis que je frappe le tuyau, qu'est-ce qui arrive avec ça, suite à ça?

3775 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, votre responsabilité?

3780 **M. CLAUDE CHARRON :**

Bien, ma responsabilité, oui, si on veut.

**LE PRÉSIDENT :**

3785 Donc, sur votre propriété?

**M. CLAUDE CHARRON :**

3790 C'est ça. C'est comme une faute lourde? C'est quoi? C'est-tu volontaire, involontaire? Comment est-ce qu'ils considèrent ça, eux?

**LE PRÉSIDENT :**

3795 On peut poser la question à monsieur Bergeron. Dans l'hypothèse, par exemple, que vous avez oublié de contacter le promoteur disons et là...

**M. CLAUDE CHARRON :**

3800 Bien, quand même qu'il serait là, là. Parce qu'on a vu à des certains moments donnés que les gens responsables des pipelines étaient là, mais le pipeline a été frappé pareil. Qu'est-ce qui arrive à ce moment-là? Mais c'est moi qui a fait creuser pour X raison.

**LE PRÉSIDENT :**

3805 C'est ça. Donc, tout à l'heure, monsieur Bergeron a mentionné la faute intentionnelle,

c'est-à-dire quelqu'un qui volontairement dit : «Le pipeline est là. Je creuse là et je frappe la conduite volontairement.» Ça, c'est la faute intentionnelle. Là, vous parlez d'une faute accidentelle qui peut être due au fait qu'il n'y a pas de vérification qui a été faite. Ce serait ça?

3810 **M. CLAUDE CHARRON :**

Oui, mais si eux sont là pour localiser le tuyau, parce que je pense, est-ce qu'ils ont des machines spécialisées pour localiser le...

3815 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Bergeron.

3820 **M. LOUIS BERGERON :**

Oui, en ce qui concerne la machinerie pour localiser la conduite, il y a effectivement des outils qui existent. Est-ce que vous voulez que je réponde à l'autre question maintenant?

3825 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

3830 **M. LOUIS BERGERON :**

Parce que l'exemple que monsieur nous cite ici, il ne serait pas responsable. S'il y a des activités qui se font au-dessus de la conduite, le seul cas où un propriétaire pourrait être blâmé, c'est s'il l'a fait avec l'objectif de faire un dommage. Si c'est un oubli, si c'est une inattention, si c'est une erreur d'exécution, il ne peut pas être tenu responsable. Et tout cas, c'est confirmé dans le bulletin du Bureau d'assurance du Canada que nous allons vous remettre d'ici demain.

3835 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Vous pourrez prendre connaissance de l'avis du Bureau d'assurance du Canada. Bien entendu, nous allons le déposer.

3840 **M. CLAUDE CHARRON :**

3845 Parce que j'ai de la misère à comprendre qu'il y ait des machines supposément spécialisées pour localiser le tuyau, puis eux sembleraient – mon voisin m'a dit – en faisant des tests, ils ont creusé, puis ils ont pogné le tuyau du Gaz Métropolitain . Là, je veux dire, ils ont des machines pour localiser, il sont avec les gens, je veux dire, nous autres, on n'a pas ces machines-là non plus.

**LE PRÉSIDENT :**

3850

Vous parlez d'un cas accidentel, quelqu'un dans un réseau de distribution, dans une emprise de route? C'est de ça que vous nous parlez?

**M. CLAUDE CHARRON :**

3855

Oui, mais c'est ça. C'est les promoteurs, en faisant des tests, qui auraient frappé le tuyau. Je veux dire, qu'est-ce qui arrive dans ce moment-là?

**LE PRÉSIDENT :**

3860

Bon, monsieur Bergeron, est-ce que c'est exact?

**M. LOUIS BERGERON :**

3865

C'est difficile, monsieur le président, de commenter sur un événement dont je ne connais pas les détails. Ce qu'on essaie d'expliquer, c'est que nous aurons différents comités de suivi avec les propriétaires, les comités de liaison ou de vigilance et nous aurons aussi un programme de sensibilisation auprès des propriétaires. Et je dirais le principal élément du programme de sensibilisation, c'est de faire appel à Info-excavation. Ultramar est déjà membre d'Info-excavation.

3870

C'est un outil qui fonctionne très bien et qui permet de localiser les différents équipements souterrains, incluant les pipelines. Donc, dans la mesure où les gens prennent la précaution de téléphoner avant de faire une activité d'excavation, l'encadrement est tout à fait adéquat et c'est ce qui surviendrait dans le cas de travaux à proximité de la conduite.

**LE PRÉSIDENT :**

3875

Monsieur Lafond.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3880

Juste pour être bien certain que j'ai bien compris votre explication ou votre question de tantôt. Vous dites que les employés, peut-être le consultant d'Ultramar, en travaillant sur le présent tracé, ils ont frappé par erreur le gazoduc de Gaz Métro. C'est ça?

**M. CLAUDE CHARRON :**

3885

Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3890

C'est arrivé à quel endroit?

**M. CLAUDE CHARRON :**

3895 Ça serait arrivé à Saint-Mathieu-de-Beloil.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

3900 Est-ce que, monsieur Bergeron...?

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, je vais laisser monsieur Veilleux répondre.

3905 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3910 Monsieur Veilleux?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

3915 Monsieur le président, c'est dans le cadre des inventaires sur le parcours et dans ce secteur-là, de mémoire, ce n'était pas sur le tracé privilégié. Mais le pipeline, ce qu'on faisait, c'était des inventaires sur une possibilité d'avoir une emprise adjacente à celle de Gaz Métro. Donc, il n'y avait pas personne de la compagnie ou quoi que ce soit qui a localisé l'emprise de Gaz Métro. Il n'y avait pas personne là.

3920 Ce qu'on fait lorsqu'on fait les inventaires comme ça, on fait des sondages à la tarière pour déterminer le type de sol en présence. Et lorsque les gens au terrain ont fait ces inventaires-là, ils ont comme accroché la conduite de Gaz Métro avec une tarière manuelle, à la main. Donc, à ce moment-là, on a avisé Gaz Métro. Gaz Métro est allée sur place, a fait des vérifications et, 3925 là, il y avait une petite couche du revêtement qui avait été accrochée. Donc, Gaz Métro a fait les réparations a remblayé la conduite. Donc, ce n'est pas une conduite qui avait été localisée avec des équipements très précis. C'est des inventaires qui ont été faits à proximité de cette emprise-là puis, malencontreusement, les gens ont touché la conduite avec cette tarière manuelle.

3930 **LE PRÉSIDENT :**

On parle de quoi? Est-ce qu'on parle d'une conduite qui avait des balises ou simplement un tuyau de distribution?

3935 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

Non. C'est la conduite dont on faisait référence tout à l'heure lorsqu'on parlait du contournement du Boisé de Verchères. On était adjacent à l'emprise de Gaz Métro. Donc, c'est cette emprise-là dont il est question. C'est une conduite de transport qui est en acier.

3940

**LE PRÉSIDENT :**

Une conduite de transport.

3945

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

3950

Donc qui est balisée.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

3955

Qui est balisée aux endroits où il y a des fossés. Sauf que les gars dans les champs, lorsqu'ils font les inventaires comme ça, font des sondages à la tarière pour vérifier si le type de sol qu'on retrouve sur les cartes, ce sont les mêmes types de sol. Donc, comment je pourrais dire, l'enlignement n'était pas le bon et, malencontreusement, lorsqu'ils ont fait le trou à la tarière, ils ne sont pas arrivés directement sur le tuyau. La tarière a glissé le long de la conduite et c'est comme ça que le revêtement aurait été touché.

3960

**LE PRÉSIDENT :**

Mais quand même, ça veut dire que c'est une conduite de transport, donc c'est une conduite qui bénéficie d'une emprise.

3965

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Oui, effectivement.

3970

**LE PRÉSIDENT :**

Et si je comprends bien, dans le cas d'emprise, c'est-à-dire tous travaux non conformes doit nécessiter une demande d'autorisation de la part de Gaz Métro, ça veut dire. J'imagine qu'ils doivent fonctionner sur le même principe que Trans-Canada Pipeline ou n'importe quel autre propriétaire d'oléoduc. Normalement, lorsque vous vous situez dans une emprise, vous

3975



êtes tenu d'appeler le propriétaire de l'emprise?

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

3980

Oui, mais c'est qu'à ce moment-là, on fait des inventaires, comme je le mentionnais, et les gens figuraient qu'ils étaient à l'extérieur de l'emprise avec la tarière de 2 pouces de diamètre. Donc, les gens faisaient des sondages pour vérifier le type de sol et normalement, on essaie d'aller à une profondeur d'environ 1,2, 2 mètres pour voir le type de sol. Et là, c'est en descendant cette tarière-là que la conduite a été accrochée.

3985

**LE PRÉSIDENT :**

Vous comprenez, c'est la même chose que quelqu'un qui veut planter, installer une clôture, il va aller souvent à la tarière pour planquer des piquets. Il va descendre à des profondeurs similaires à ça. Et même, souvent plus profondément si le sol est gélif. Donc, ça veut dire qu'il y a quand même des obligations normalement. C'est-à-dire s'il y a une emprise, il doit y avoir des indications qui disent aux gens : «Avant de faire tous travaux, veuillez contacter».

3990

N'empêche que ça illustre qu'il peut y avoir bien entendu des erreurs humaines qui sont faites dans des situations comme ça, même si l'emprise est balisée. Je pense que c'est ça que ça illustre. Je ne veux pas quand même modifier la portée de l'affaire, mais il reste que ça illustre quand même qu'il faut toujours être vigilant. On a affaire à des emprises.

3995

Et il y a des cas aussi, j'ai été témoin de cas où il y avait eu de la localisation à Drummondville, où il y avait une conduite d'aqueduc maîtresse de 10 pouces qui avait été perforée par forage directionnel. De mémoire, c'était à l'intersection avec une emprise ferroviaire du CN. Et normalement, c'est certain qu'il faut être vigilant. Dans ce cas-ci, il y avait eu localisation mais la localisation – parce que j'ai vu les photos aussi, j'étais sur place, pas quand ça s'est produit mais après que ça se soit produit – mais les gens qui avaient localisé avaient indiqué 0,0 en rapport avec l'aqueduc. Et il était à une certaine profondeur.

4000

4005

Mais je pense que ça illustre qu'il faut toujours être vigilant, qu'il peut survenir des problèmes. Je pense que c'est ça que ça illustre. C'est ce qu'on peut dire pour ce stade-ci. Oui, monsieur Lafond?

4010

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Ça illustre également qu'ils n'avaient pas appelé Info-excavation.

4015

**LE PRÉSIDENT :**

Ça met les choses en lumière.

4020 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

Oui. Peut-être juste pour terminer là-dessus, c'est que ce n'était pas fait volontairement. C'était une faute intentionnelle. Donc, l'important, c'est d'avoir pris, je dirais, les mesures pour que Gaz Métro aille sur place et s'assurer que le tuyau demeure en bon état.

4025

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Non, non. En fait, on ne veut pas blâmer quelqu'un ou qui que ce soit. C'est juste pour illustrer effectivement que ça peut arriver que, par inadvertance, quelqu'un va aller heurter quelque chose.

4030

**LE PRÉSIDENT :**

Et que ce n'est pas intentionnel. Voilà.

4035

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, je pense que mon collègue a fait un lapsus, à moins que j'aie mal entendu. Il a dit : «C'est une faute intentionnelle».

4040

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, monsieur Charron, ça va?

4045

**M. CLAUDE CHARRON :**

Oui. En tout cas, c'est un peu pour faire un peu une parenthèse à ça. Moi, j'ai eu connaissance de ce pipeline-là très jeune, qui a passé chez nous. Puis, aujourd'hui, j'en suis propriétaire, malheureusement que j'en ai hérité avec l'achat de la ferme de mes parents. Et puis quand on voit des choses de même, puis à tous les fossés, il y a des numéros Info comme vous dites, je veux dire, ce tuyau-là, monsieur dit qu'il l'a pogné à 2 mètres quelque chose. Le tuyau, il a été régi par l'Office national de l'énergie et puis ce tuyau-là était supposé être à 6 à 8 pieds dans le sol. Moi, chez nous, on l'a pogné à un certain endroit à 2 pieds et demi de terre. Et puis c'est un peu fatigant quand on vient pour faire des travaux, puis que là, à quelle profondeur qu'il est.

4055

Ça fait que sur nos terres agricoles, ces tuyaux-là, on n'a pas vraiment de personne-ressource que c'est suivi comme dans le cas du ministère des Transports qu'eux vont être là, puis ils vont exiger des normes. Nous autres, on se fait tasser, puis c'est eux qui font les normes.

4060

Et puis dans la Montérégie, il y a déjà eu une fuite – pour terminer – et puis cette fuite-là, aujourd'hui, il y a peut-être plus grand que la salle qu'il y a plus rien qui pousse là. Mais probablement que cette personne-là a reçu un gros montant d'argent, puis ça reste qu'il y a plus rien qui pousse là. Puis, ferme-toi, on t'a donné peut-être... j'ai aucune idée du montant, mais

4065

**LE PRÉSIDENT :**

On ne spéculera pas, s'il vous plaît.

4070

**M. CLAUDE CHARRON :**

Mais ça reste que c'est très inquiétant. Merci.

4075

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

Oui, monsieur Bergeron?

4080

**M. LOUIS BERGERON :**

Écoutez, je ne pouvais pas répondre à la deuxième partie de la question, mais en ce qui concerne les profondeurs et puis les activités d'excavation, je veux simplement rappeler les accidents de pipeline sont très rares et, dans 40 % des cas, c'est quelqu'un qui a heurté la conduite, et c'est la principale raison pourquoi on veut localiser le pipeline le plus loin possible des zones densément peuplées, où il y a beaucoup moins d'activités d'excavation.

4085

Il y a des activités agricoles, mais les activités d'excavation, par exemple, en bordure de l'autoroute 20, on parle d'activités d'excavation pour les aqueducs. On parlait tout à l'heure des lignes de câble, les lignes de téléphone. Donc, il y en a continuellement, ce qui n'est pas le cas en zone un peu plus rurale.

4090

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Monsieur Bergeron, lorsque vous allez installer le pipeline, est-ce que vous allez remettre des plans de localisation à chacun des propriétaires pour indiquer à quel endroit et à quelle profondeur le pipeline sera situé?

4095

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

4100

Monsieur le commissaire, quand on remet... évidemment, avec les documents

juridiques, il y a un plan qui montre exactement la localisation de l'emprise. Maintenant, la profondeur du tuyau n'est pas incluse à ce niveau-là. Mais l'entente, c'est bien sûr, au minimum 1.2 mètre en zone agricole et .9 mètre en zone boisée.

4105

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je vais maintenant inviter madame Gina Stooke. Madame Nicole Loubert.  
Madame France Beaudry.

4110

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

Bonsoir!

4115

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4120

Alors, ma question se rapporte à l'étude d'impact, au volume 1, chapitre 5, à la page 13, section 11. Est-ce que je vous laisse le temps de le trouver?

**LE PRÉSIDENT :**

4125

Allez-y, allez-y. On n'a pas l'étude d'impact avec nous.

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4130

À peu près dans le milieu du deuxième paragraphe, on peut lire :

*Plusieurs contournements – là, on parle à ce moment-là du tracé Esso, je crois – plusieurs contournements notamment ceux associés aux Municipalités de Saint-Hyacinthe, Beloeil, Saint-Mathieu-de-Beloeil ainsi que les terrains de golf de Saint-Simon et Sainte-Madeleine seraient également requis en raison de l'utilisation actuelle du sol.*

4135

Alors, le golf Saint-Simon, on sait qu'ils sont en train de déboiser pour agrandir le terrain de golf d'un 9 trous de plus. Alors, je me demande une fois le pipeline construit, est-ce qu'on ne peut pas pratiquer le golf quand même par dessus? On sait qu'on peut cultiver par-dessus. Alors, je me pose la question : pourquoi faire des contournements dans des terrains de golf?

4140

**LE PRÉSIDENT :**

Avant d'adresser la question à monsieur Bergeron, le golf de Saint-Simon, est-ce qu'il

4145 est dans le Boisé de Verchères, par hasard?

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

Non, du tout.

4150

**LE PRÉSIDENT :**

Non?

4155

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

Il est avant Saint-Hyacinthe.

**LE PRÉSIDENT :**

4160

Avant Saint-Hyacinthe .

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4165

Il n'y a plus beaucoup de bois. Comme je vous dis, ils sont en train de tout le déboiser pour agrandir le terrain de golf.

**LE PRÉSIDENT :**

4170

Ça peut faire plusieurs hectares.

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

Oui. Et c'est au trou numéro 8, je crois. Je suis une joueuse de golf de temps en temps.

4175

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bergeron.

4180

**M. LOUIS BERGERON :**

Je vais demander à monsieur Veilleux de répondre.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

4185

Monsieur le président, dans l'étude d'impact, on a regardé la possibilité – ça pourrait faire partie de la présentation sur Esso parce qu'on parle du secteur de l'emprise Esso – dans ce

4190 secteur-là, on a étudié une possibilité de demeurer dans le golf en mettant une conduite de diamètre suffisant, mais également de contourner le golf. Donc, il y a deux possibilités dans ce secteur-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4195 Parce que la présentation est assez longue. On avait peut-être pensé la faire demain après-midi. Vous, êtes-vous là demain après-midi?

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4200 Je crois que oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4205 Non, mais c'est parce que si vous me dites : «C'est difficile», on pourrait terminer la soirée avec cette présentation-là.

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4210 Non. Je crois que je vais être ici demain après-midi surtout, peut-être pas demain soir.

**LE PRÉSIDENT :**

4215 En tout cas, on pourra la faire demain après-midi.

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4220 O. K.

**LE PRÉSIDENT :**

4225 Très bien.

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

4225 L'autre question, c'est au volume 1, chapitre 5 encore à l'étude d'impact en page 20. Dans le tableau illustrant les avantages et les désavantages des tracés, on donne pour chacun des tracés, des avantages et des désavantages. Dans l'option emprise Esso, on a dit qu'il y a seulement un seul avantage. Alors, ma suggestion, ça serait d'ajouter six autres avantages dans l'emprise Esso. D'abord, c'est facilité d'accès en cas de sinistre. Ça ne traverse pas des boisés protégés. Ça réutilise une servitude qui n'est pas utilisée, qui n'est plus utilisée. Ça ne

4230 coupe pas les terres en biais, en diagonale. Ça regroupe des servitudes de même type qu'on emploie souvent aussi dans l'étude d'impact. Et c'est une variante qui est suggérée par le milieu.

**LE PRÉSIDENT :**

4235 Vous pourrez revenir sur ces points-là...

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

Il me semble que ça serait des avantages à rajouter.

4240

**LE PRÉSIDENT :**

... dans un mémoire.

4245

**Mme FRANCE BEAUDRY :**

Merci.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4250

Monsieur Charpentier, est-ce que vous avez une opinion sur la proposition de madame?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

4255

Les commentaires seraient semblables à ceux qu'on a déjà faits concernant l'utilisation de l'emprise autoroutière, à l'effet que les normes actuelles du ministère prescrivent l'utilisation de l'emprise pour l'installation de telles conduites.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4260

Même s'il y aurait des avantages, selon madame?

**M. RICHARD CHARPENTIER :**

4265

Oui.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Merci, monsieur Charpentier.

4270

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

Nous allons maintenant inviter monsieur Marc Laurin. Bonsoir, monsieur!

4275

**M. MARC LAURIN :**

Monsieur le président, monsieur le commissaire, j'ai deux questions. Ma première question, c'est sur l'arpentage. J'aimerais savoir si le tracé privilégié, de même que ses aires temporaires, ont été arpentés. Si oui, comment est-ce que moi je peux identifier de mes yeux vu où est-ce que ces aires sont et où est-ce que le pipeline passe? Sinon, quelle méthode a été utilisée et la précision de cette méthode?

4280

**LE PRÉSIDENT :**

4285

Très bien. Monsieur Bergeron.

**M. LOUIS BERGERON :**

4290

Monsieur le président, je vais demander à monsieur St-Laurent de répondre.

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

4295

Monsieur le président, certaines activités d'arpentage ont eu lieu. Par contre, on n'est pas allés au volet de l'arpentage légal. Donc, la localisation des lots sur le terrain. Ce qui a été fait, c'est dans un premier temps un arpentage aéroporté, donc avec l'aide d'un avion, il y a des équipements qui ont été installés et qui ont été chercher la topographie du sol, donc, les dénivellations au sol, et qui permet également de voir les boisés et les infrastructures. C'est les fonds de carte qu'on utilise pour notre étude d'impact.

4300

Il y a un autre élément d'arpentage qui a été fait. C'est de localiser le plus précisément possible l'endroit où on traverserait des routes. Donc, dans ces secteurs-là, on a localisé avec des arpenteurs l'endroit approximatif de la traverse de route pour pouvoir aller faire des forages et voir si la méthode de forage horizontal était possible. Donc aller analyser la géologie du sol.

4305

**LE PRÉSIDENT :**

Et dans les secteurs boisés, par exemple, vous n'avez pas fait de ligne de visée dans le bois. Donc, c'est fait essentiellement de l'extérieur.

4310

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

C'est exact.



4315 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Laurin?

4320 **M. MARC LAURIN :**

Ça va être pas mal difficile, à ce moment-là, pour moi qui est propriétaire de voir exactement sur mon terrain où est-ce que ça passe. Par le fait même, je vais avoir de la misère à soit accepter ou pas accepter ce que Ultramar va me donner. Si je vais regarder le plan, je vais dire : «Oui, c'est bien beau ça, mais ça passe où exactement sur mon terrain? »

4325

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Lorsque vous rencontrez des gens... donc, j'imagine vous, vous n'avez pas été rencontré jusqu'à maintenant par Ultramar.

4330

**M. MARC LAURIN :**

C'est ça.

4335 **LE PRÉSIDENT :**

Mais Ultramar tantôt, monsieur Bergeron vous avez mentionné hier ou cet après-midi que vous aviez rencontré un certain nombre de propriétaires. Alors de quelle façon vous approchez pour donner cette information-là sur la localisation précise?

4340

**M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, au cours de la première rencontre entre nos agents de liaison et les propriétaires, nous apportons différents documents, expliquons l'entente-cadre avec l'UPA, mais apportons aussi différents documents avec des plans de l'emplacement de la servitude sur la propriété, des informations au niveau des inventaires pour revalider avec le propriétaire.

4345

Lorsqu'on arrive dans des endroits où le tracé présente certains défis et que le propriétaire veut suggérer des opportunités d'amélioration, généralement, l'étape suivante, c'est qu'on envoie les gens techniques sur le terrain rencontrer le propriétaire et discuter de façon plus détaillée de l'emplacement éventuel de la conduite. Donc, c'est un exercice qui se fait, si vous voulez, sur la base de quelques rencontres. Tout ne se passe pas à la première rencontre.

4350

**LE PRÉSIDENT :**

4355

Donc, c'est des rencontres à ce moment-là où les discussions ont encore lieu. C'est ça,

comme vous nous expliquez.

**M. LOUIS BERGERON :**

4360

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4365

Il n'y a pas de signature encore, rien.

**M. LOUIS BERGERON :**

4370

Les signatures viennent au moment où le propriétaire le juge opportun. S'il est satisfait de toutes les informations, de la compensation, etc., à ce moment-là, il y a signature de l'option. Sinon, on respecte le désir du propriétaire. Il y en a qui préféreraient attendre entre autres les audiences du BAPE ou d'autres considérations. Si, par exemple au niveau du tracé, le propriétaire veut suggérer des améliorations, à ce moment-là on les regarde et puis on voit par la suite si ça convient au propriétaire.

4375

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci. Monsieur Laurin?

4380

**M. MARC LAURIN :**

4385

Ma deuxième question. C'est que nous sommes propriétaires des lots qui sont définis au volume 4, page 119, nous sommes les lots 253 et 253-2 qui semblent causer un problème. Le problème chez nous vient du fait que si vous passez du côté sud de la ligne d'Hydro, vous allez devoir entièrement déboiser notre secteur de vie. Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est quelles sont les solutions envisagées? Et puis qu'ils nous parlent un peu de ce problème.

**LE PRÉSIDENT :**

4390

Donc, le problème particulier. Bon, monsieur Bergeron, on va voir ce que vous pouvez répondre à ce stade-ci.

**M. LOUIS BERGERON :**

4395

Monsieur le président, je proposerais qu'on projette à l'écran le plan en question et monsieur Veilleux va vous donner les explications.

**LE PRÉSIDENT :**

4400           Très bien.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

4405           Monsieur le président, c'est le secteur où on a fait référence cet après-midi aussi, je crois.  
Donc, ce qu'on avait expliqué à ce moment-là, c'est qu'il y avait une résidence qui était dans le  
secteur juste ici et, évidemment, on l'a vu lors des premiers moments pour permettre la  
localisation du tracé privilégié. Donc, ce qu'on a expliqué tout à l'heure, c'est qu'on va voir avec  
Hydro-Québec s'il y a moyen de limiter vraiment le déboisement dans le secteur, quitte à réduire  
4410 légèrement soit le déboisement ou l'emprise, parce que là on voit que la propriété 253-2 et 253,  
c'est une petite propriété.

4415           Et là, c'est un cas particulier qu'il va falloir analyser vraiment en détail au terrain. Donc, la  
traversée, comme on le prévoit ici, est en forage horizontal et il faut vraiment se rendre sur le  
terrain, comme monsieur le dit, dans ce secteur-là, pour essayer de délimiter de façon précise  
comment les travaux pourraient être exécutés, quel pourrait être l'empiètement dans l'emprise  
d'Hydro ou dans le secteur boisé. Donc, c'est vraiment du détail qu'il faut faire au terrain pour  
avoir plus d'information à ce niveau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4420           Plus de réponse, très bien. Monsieur Lafond.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4425           En fait, monsieur Veilleux, donc vous allez, j'imagine, envoyer des gens assez  
prochainement rencontrer monsieur pour discuter aussi de toute cette problématique-là?

**M. LOUIS BERGERON :**

4430           Je voudrais juste expliquer, monsieur le commissaire, en ce qui concerne la négociation  
avec les propriétaires, nous avons volontairement décidé de commencer plus dans le secteur est  
et de s'approcher du secteur ouest. Donc, il n'y a pas eu de contact comme tel avec plusieurs  
propriétaires dans la région immédiate ici. Ça va se faire au cours des prochaines semaines et  
des prochains mois. Donc, à ce moment-là, le processus va être mis en branle.

4435           **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça vous va, monsieur Laurin?

4440 **M. MARC LAURIN :**

J'imagine aussi qu'advenant qu'on va discuter, il va falloir avoir une nouvelle entente avec Hydro-Québec si on décide d'aller plus vers l'emprise d'Hydro, parce qu'on va être plus dans le 10 mètres là.

4445

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Cet après-midi, on a pu contacter la personne d'Hydro-Québec, qui dit que Hydro-Québec était au fait de ce problème particulier là.

4450

**M. MARC LAURIN :**

Je vous remercie.

4455

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

4460

Alors, nous allons inviter un dernier participant pour aujourd'hui. Donc, je vais appeler les gens dans leur ordre d'inscription. Madame Martine St-Pierre. Monsieur Thomas Guentert.

**M. THOMAS GUENTERT :**

4465

Bonsoir ! Thomas Guentert. On est producteurs laitiers. On est touché sur 1.2 kilomètre et on a la relève, j'ai parlé avec les jeunes, ils sont intéressés prendre la relève plus tard. C'est pas pour tout de suite, mais quand même, si le pipeline est installé, c'est trop tard. Parce que peut-être plus tard, les jeunes veulent devenir producteurs biologiques. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui donne l'accréditation biologique en présence d'un pipeline? Est-ce que quelqu'un peut répondre?

4470

**LE PRÉSIDENT :**

4475

Nous allons essayer d'obtenir la réponse. Si ce n'était pas possible, on pourra tenter de faire des recherches. Donc, monsieur Bergeron, la production biologique et la présence de pipelines disons qui sont adjacents à la production. C'est ça qu'on comprend?

**M. LOUIS BERGERON :**

4480

Monsieur le président, nous avons fait des recherches sur la question et, essentiellement, il faut que les gens qui vont donner la certification bio prennent connaissance des installations, prennent connaissance du site avant de confirmer s'il y aura certification ou non.

4485 Les études, les analyses que nous avons faites préliminaires démontrent qu'il n'y aurait pas de problématique. Il y a des exemples de cultures bio qui sont faites sur des terres où il y a déjà présence d'infrastructure type pipeline ou gazoduc. Maintenant, j'ai expliqué plus tôt dans le *Guide de gestion de l'emprise*, nous avons un paragraphe spécifique qui confirme que si l'agriculteur est pénalisé économiquement par la présence du pipeline plus tard, Ultramar devra trouver une solution ou compenser financièrement.

4490 Donc, je vous dirais dans un premier temps qu'on ne voit pas de problématique. Et si ça arrivait qu'il y avait une problématique, nous avons prévu à ce moment-là de pouvoir compenser le propriétaire en conséquence.

4495 **LE PRÉSIDENT :**

Tout à l'heure, vous avez mentionné – j'ai mal compris – que vous avez fait quoi? Des contacts avec un organisme? Vous avez fait des recherches? Qu'est-ce que vous avez fait exactement pour arriver à la conclusion que vous ne voyiez pas de problématique?

4500 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le président, il s'agit du CAAQ, le Conseil des appellations agroalimentaires du Québec.

4505 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous les avez contactés par téléphone? Par quel moyen?

4510 **M. LOUIS BERGERON :**

Nous avons contacté par courriel.

**LE PRÉSIDENT :**

4515 Par courriel. Est-ce que vous avez eu une réponse par courriel également?

**M. LOUIS BERGERON :**

Oui.

4520 **LE PRÉSIDENT :**

Serait-il possible d'obtenir le dépôt du courriel?

4525 **M. LOUIS BERGERON :**

Oui.

4530 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Nous allons faire le suivi. Oui, monsieur Guentert?

**M. THOMAS GUENTERT :**

4535 Oui. J'ai une autre question. C'est aussi, mettons plus tard on veut agrandir la ferme, l'étable, une fosse. On est déjà coincés entre la ligne d'Hydro-Québec et le voisin. C'est combien de mètres de distance qu'il faut respecter entre le tracé de pipeline et une nouvelle construction? Est-ce qu'on peut construire jusqu'aux limites du pipeline ou combien de distance il faut respecter s'il y a un pipeline?

4540

**LE PRÉSIDENT :**

Entre Hydro-Québec et votre pipeline?

4545 **M. THOMAS GUENTERT :**

Non. Parce que nous, comme on est situés, on a le voisin et, présentement, on est 60 mètres à côté Hydro-Québec.

4550 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. THOMAS GUENTERT :**

4555

Et si le pipeline se met entre notre étable et l'Hydro-Québec, si je veux agrandir l'étable plus tard, combien de mètres il faut respecter...

**LE PRÉSIDENT :**

4560

Les normes.

**M. THOMAS GUENTERT :**

4565

... à côté du pipeline.

**LE PRÉSIDENT :**

Des marges de recul. Monsieur Bergeron.

4570

**M. LOUIS BERGERON :**

Je vais demander à monsieur St-Laurent de répondre à la question.

4575

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

Monsieur le président, l'emprise et le seul endroit où il y aura des droits pour Ultramar. Donc, à la limite de l'emprise, il est possible d'ériger des infrastructures. Le seul élément qu'on demande, à ce moment-là, c'est d'être informé de ces travaux-là, de façon à ce qu'on puisse s'assurer que durant les travaux, il n'y aura pas d'impact sur la sécurité du pipeline. Mais à la limite de l'emprise, dès qu'il est à l'extérieur de l'emprise, le propriétaire peut faire, peut ériger les structures qu'il souhaite.

4580

**LE PRÉSIDENT :**

4585

Donc, s'il y a besoin de faire de l'excavation pour faire une semelle ou une fondation, donc il veut s'installer à la limite de l'emprise, donc ça pourrait vouloir dire que l'excavation déborde dans votre emprise. Donc, dans ce cas-ci, ça serait clair qu'il faudrait avoir une autorisation de votre part.

4590

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

Effectivement. Donc, s'assurer que les mesures de sécurité appropriées sont mises en place. Et s'il y a des frais additionnels dus à la présence de l'emprise, à ce moment-là, c'est Ultramar qui sera responsable.

4595

**LE PRÉSIDENT :**

4600

Par contre, vous dites qu'il faut qu'il contacte Ultramar. Mais si c'est quelqu'un qui est sur une propriété adjacente, qui n'a pas fait l'objet d'aucune servitude, cette personne-là, de quelle façon elle peut être tenue de vous contacter, si elle ne touche pas à votre emprise mais elle se rapproche très, très près. C'est quel mécanisme?

4605

Ça revient un peu à la question de cet après-midi avec l'Office national de l'énergie qui parle d'une zone de sécurité de 30 mètres de part et d'autre des pipelines qui sont sous sa juridiction où, à ce moment-là, il y a des obligations pour les propriétaires d'aviser l'exploitant. Dans ce cas-ci, c'est quoi le mécanisme, à ce moment-là, que vous avez, préventif?

**M. BRUNO ST-LAURENT :**

4610

Dans le contexte des programmes de sensibilisation qui vont être mis de l'avant, il y a également de la sensibilisation des résidences à proximité ou des voisins qui sera faite. Et le deuxième élément qui est la patrouille aérienne qui est faite de façon périodique, si on voit des activités à proximité, bien, à ce moment-là on va intervenir sur le terrain.

4615

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Guentert?

4620

**M. THOMAS GUENTERT :**

Une autre question. On parle des plans d'urgence, c'est surtout des municipalités, mettons s'il y a une fuite ou un feu ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il y a de l'argent prévu pour ça? Mettons, est-ce qu'il y a de l'argent qui est déjà mis à côté, mettons, en partant. . .

4625

**LE PRÉSIDENT :**

Aux municipalités, par le promoteur.

4630

**M. THOMAS GUENTERT :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4635

Pour aider les municipalités à élaborer un plan d'urgence...

**M. THOMAS GUENTERT :**

4640

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... ou adapter leur plan d'urgence à une nouvelle situation. C'est ça que vous nous dites?

4645

**M. THOMAS GUENTERT :**

C'est ça, oui.



4650 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bergeron.

4655 **M. LOUIS BERGERON :**

Non, monsieur le président, il n'y a pas de montant d'argent spécifique prévu pour cela. Par contre, les plans d'urgence des municipalités qui doivent s'arrimer avec ceux du Pipeline Saint-Laurent mais avec aussi d'autres organismes, d'autres entreprises de transport d'énergie, par exemple, on les remet à jour et on discute avec eux s'il y a, par exemple, de la formation ou des besoins spécifiques en fonction du projet. Mais à prime abord, on n'a pas identifié de différence majeure par rapport aux plans d'intervention qui se font, par exemple, pour les trains ou pour les camions ou autres équipements du genre.

4660 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4665

Donc, autrement dit, vous vous assoyez avec la municipalité et à partir de votre plan de mesures d'urgence, vous discutez avec la municipalité en regard de son plan d'urgence et vous arrimez les façons de procéder à un ensemble, point. C'est ça?

4670 **M. LOUIS BERGERON :**

C'est ça, monsieur le commissaire.

4675 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4680

Maintenant, s'il y a des équipements qui sont requis par des municipalités en cas de quoi que ce soit, est-ce que Ultramar défraie ces équipements supplémentaires que la municipalité devra acquérir?

4685 **M. LOUIS BERGERON :**

Monsieur le commissaire, c'est un scénario hypothétique, mais si on arrivait à la conclusion qu'il y avait des équipements qui étaient requis, oui, effectivement, on regarderait ce qu'on pourrait faire à ce niveau-là. Mais, comme je vous mentionne, lorsqu'on regarde ce qu'on fait comme intervention pour un pipeline par rapport à un accident avec les autres modes de transport, nous ne voyons pas à ce stade-ci la nécessité d'avoir des équipements différents.

4690 **M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

Parfait. Merci, monsieur Bergeron.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Guentert, une dernière question?

4695

**M. THOMAS GUENTERT :**

Une dernière question?

4700

**LE PRÉSIDENT :**

Une dernière question, s'il vous plaît.

**M. THOMAS GUENTERT :**

4705

Oui. Comme cet après-midi j'étais là aussi, c'est une personne d'Hydro-Québec qui a parlé. Tantôt, une personne du ministère des Transports. Et eux autres, ils ne veulent pas du pipeline sur leur tracé. Pourquoi nous, comme producteurs, il faut accepter un pipeline? Est-ce qu'on peut faire aussi des lois comme eux autres ou des règlements? C'est une question commentaire.

4710

**LE PRÉSIDENT :**

C'est une question commentaire, effectivement. Mais c'est pertinent, effectivement. Vous pouvez présenter ça dans un mémoire où on aura l'occasion d'échanger. Vous comprenez? On entend ce que vous nous dites, mais étant donné que nous sommes en première partie d'audience, on n'élabore pas sur ces points-là. Ça va nous faire plaisir d'élaborer sur ces mêmes points en seconde partie d'audience, bien entendu.

4715

**M. THOMAS GUENTERT :**

Parce que des fois, il faut mentionner des points avant que c'est trop tard.

4720

**LE PRÉSIDENT :**

C'est normal que les gens en audience ici réagissent à ce qu'ils entendent, mais nous, c'est aussi disons notre devoir de dire aux gens : «Bien, s'il vous plaît, attendez à la seconde partie de l'audience. » On comprend ça que les gens veulent réagir immédiatement aussi.

4725

**M. THOMAS GUENTERT :**

O. K.

4730

**LE PRÉSIDENT :**

4735

Ça vous va? Est-ce que vous avez une autre question?

**M. THOMAS GUENTERT :**

4740

Oui. Une autre petite question d'abord. Quelles sont les instances gouvernementales fédérales auxquelles vous êtes soumis?

**LE PRÉSIDENT :**

4745

Alors, monsieur Bergeron, donc vous devez faire des demandes de permis auprès de deux ministères. En même temps, vous pourrez nous dire à quelle étape vous êtes avec ces deux ministères.

**M. LOUIS BERGERON :**

4750

Je vais demander, monsieur le président, à monsieur Veilleux de répondre.

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

4755

Actuellement, il faut obtenir des autorisations de Pêches et Océans Canada et de Transports Canada, un pour la *Loi sur la protection des eaux navigables* et l'autre pour la *Loi sur les pêches*. On est dans le même processus qu'actuellement avec le MDDEP, ils ont reçu exactement les mêmes documents, même étude d'impact. Même lorsqu'on répond aux questions, on a intégré dans les documents les questions du MDDEP et les questions fédérales, si je peux dire. Donc, on en est là. Si, par exemple, il fallait traverser une voie ferrée qui est sous la juridiction du CN ou des choses semblables, il faudrait également obtenir des permis.

4760

**LE PRÉSIDENT :**

4765

On a pu voir des documents qui sont déposés avec des questions. C'est déposé dans le cadre de la procédure québécoise où on a les questions, notamment des questions de Pêches et Océans Canada qui ont été déposées dans les documents déposés sous des cotes différentes PR. Donc, vous pouvez prendre connaissance des préoccupations notamment de Pêches et Océans.

4770

Transports Canada, je ne me souviens pas avoir vu s'ils savaient beaucoup de questions spécifiques. Monsieur Veilleux, est-ce que Transports Canada vous a posé des questions jusqu'à maintenant?

4775 **M. CLAUDE VEILLEUX :**

À venir jusqu'à date, on a eu le 11 septembre dans le volume 5, je crois qu'on a répondu à ça. On a eu une série de questions dans le volume 5.

4780 **LE PRÉSIDENT :**

Ils vous en avaient posé aussi. Mais c'est surtout Pêches et Océans qui est revenu avec des précisions, notamment des questions de bande de protection de 20 mètres et des choses comme ça, près des cours d'eau.

4785

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Oui, exactement. C'est plus le ministère des Pêches et Océans qui avait des questions.

4790 **LE PRÉSIDENT :**

Et à date, avez-vous eu des contacts autres? Est-ce que vous avez rencontré des personnes à ces ministères-là? C'est quoi les contacts que vous faites dans le cadre d'un examen préalable?

4795

**M. CLAUDE VEILLEUX :**

Bien, lorsqu'on est soumis à ce type de projet-là, le MDDEP fait une coordination avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et c'est l'Agence qui initie le processus. On a eu des communications écrites, telles que les questions, comme je le mentionnais. Mais on a aussi, de mémoire, déjà eu une rencontre au tout début du projet pour leur expliquer qu'est-ce qu'il en était. Comme on peut le faire avec le MDDEP. Et, par la suite, les questions sont survenues de façon écrite.

4805 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, actuellement, est-ce qu'il y a une coordination des discussions? Est-ce qu'il y aura une coordination avec les ministères émetteurs de permis et le gouvernement du Québec pour décider du sort du projet, lorsque la décision gouvernementale québécoise va être due?

4810

**Mme FRANCINE AUDET :**

En fait, on se tient informés des étapes où ce qu'on est rendu. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale nous a indiqué qu'ils seraient impliqués dans ce dossier-là seulement pour certaines traversées de rivières et, dans certains cas, de rivières qui sont

4815

touchées par la *Loi sur les eaux navigables*. Donc, la coordination dans ce cas-là est minimale. Ils ne s'impliquent pas sur tout le tracé de ce projet-là. Donc, on se tient informés de façon, je dirais, par téléphone tout simplement.

4820

**LE PRÉSIDENT :**

Par curiosité, habituellement qui émet les permis en premier? Vous ou les ministères fédéraux? Par expérience.

4825

**Mme FRANCINE AUDET :**

Je n'ai pas de statistiques là-dessus. C'est sûr que l'entente existe. C'est une entente de coordination qui existe entre nos deux gouvernements. Cette entente-là existe depuis mai 2004. Donc, on essaie de coordonner...

4830

**LE PRÉSIDENT :**

La décision.

4835

**Mme FRANCINE AUDET :**

... la décision. Puis, ce n'est pas toujours facile.

4840

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, en théorie, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs discute avec les ministères émetteurs de permis lors de l'analyse environnementale.

4845

**Mme FRANCINE AUDET :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4850

C'est ce qu'on en comprend.

**Mme FRANCINE AUDET :**

4855

Nous, notre répondant, c'est le représentant de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Ce n'est pas les ministères impliqués.

**LE PRÉSIDENT :**

4860

Très bien. Monsieur Lafond?

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4865 Oui. J'aimerais revenir un peu sur une question antérieure de monsieur Guentert et la question, je vais l'adresser au MAPAQ finalement relativement à la certification bio. Est-ce que vous pourriez nous dire ce qu'il en est, monsieur Pesant, au niveau de la certification bio? Puis est-ce que le fait d'avoir un oléoduc sur une terre empêcherait finalement la possibilité d'avoir cette certification bio?

**M. YVON PESANT :**

4870 Pour avoir la certification bio, habituellement, ce que les organismes de certification demandent, c'est qu'il y ait un minimum de trois ans sans épandage de pesticides. Alors, ça, c'est la base. Pour ce qui regarde, je n'ai jamais entendu parler que la présence d'un oléoduc, gazoduc ou quoi que ce soit d'infrastructure pouvait contraindre l'acceptation, si on veut, de cette certification-là par les organismes.

4880 Par contre, je vous dirais, moi je ne suis pas le conseiller spécialisé en agriculture biologique, mais nous avons madame Brault en région à qui justement je me proposais de poser cette question-là et de vous relayer l'information. J'imagine qu'elle va aller dans le sens de mon intervention mais, quand même, ça mérite d'être vérifié. Ça fait que c'est ce que je me proposais de faire justement.

**M. FRANÇOIS LAFOND, commissaire :**

4885 On l'apprécierait, monsieur Pesant et bon, l'information sera sur le site Internet, monsieur Guentert, de la commission lorsque nous l'aurons reçue.

**M. YVON PESANT :**

4890 D'autant plus que la fille de monsieur Guentert est notre stagiaire chez nous. Alors, ça tombe bien. On est bien branchés.

**LE PRÉSIDENT :**

4895 Et tant qu'à avoir une réponse, parce que j'imagine que la question est spécifique sur l'oléoduc, mais par exemple est-ce qu'il y a des contraintes, outre la question des pesticides, par exemple, est-ce que la proximité d'une autoroute ou d'une route? On peut seulement imaginer. Prenons les pneus. Des pneus de véhicules, ça contient beaucoup d'oxyde de zinc. Alors, les pneus, ça s'use. Donc, on a du zinc qui se retrouve de part et d'autre des emprises routières.

4900 Est-ce qu'il y a des conditions, de normes de localisation, de normes de distance quelconque, que ce soit aussi, on peut imaginer les lignes de transport électrique aussi, avec les champs électromagnétiques, est-ce qu'il y a des préoccupations de ce type-là qu'on pourrait avoir un peu plus de précision. Pas seulement l'oléoduc, mais un peu plus élargi.

4905 **M. YVON PESANT :**

Je vous dirais à vue de nez, non. Moi, ça fait quand même 33 ans que je suis au ministère de l'Agriculture, je n'ai jamais entendu parler à titre d'exemple que la présence d'une route, pour des considérations de sels de déglçage ou quoi que ce soit dans ce style-là, ait pu limiter, si on veut, l'accès à cette certification-là. C'est vraiment une question de pesticides qui peuvent être utilisés. Mais je vais vérifier tous ces éléments-là et je ferai réponse.

4910 **LE PRÉSIDENT :**

4915 S'il y a de la documentation.

**M. YVON PESANT :**

4920 Bien, quand je dis que je ferai réponse, c'est que c'est mon confrère de l'autre région, parce que moi, demain et après-demain si jamais ça se poursuit, c'est Bernard Brouillette qui va me remplacer ici. Ça fait que je m'arrangerai pour que Bernard vous transmette l'information. C'est beau?

**LE PRÉSIDENT :**

4925 Nous en prenons note. Je vous remercie.  
Alors, monsieur Guentert, ça vous va?

**M. THOMAS GUENTERT :**

4930 Oui. C'est bien, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4935 Alors, aussitôt que nous aurons la réponse, dans les meilleurs délais, nous allons bien entendu la déposer dans les centres de consultation ainsi que sur le site Internet de la commission.

**M. THOMAS GUENTERT :**

4940 Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

4945 Alors, sur ce, il est maintenant 22 h 45. Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée. J'invite les gens à assister aux travaux de la commission demain à compter de 13 h 30.

Bonne fin de soirée !

\*\*\*\*\*

4950

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4955

Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s. o.**

4960