

6211-16-010

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 23 janvier 2018 à 13 h
Centre Roussin, salle 108
12125, rue Notre-Dame Est
Montréal (secteur Pointe-aux-Trembles)

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 23 JANVIER 2018

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

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

M. Robert lasenza	11
-------------------------	----

PÉRIODE DE QUESTIONS

QUESTIONS DE LA COMMISSION	15
M. MARC LESSARD	32
M. LUC FALARDEAU	44
M. RÉAL BERGERON	53
M. DANIEL VANIER	61
M. MARC LESSARD	67
M. LUC FALARDEAU	75
M. DANIEL VANIER	83

SÉANCE AJOURNÉE AU 23 JANVIER 2018 À 19 H

SÉANCE DU 23 JANVIER 2018
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais les gens à prendre place, s'il vous plaît. Nous allons débiter nos travaux.

Alors, Mesdames et Messieurs, bonjour! Bienvenue à cette séance d'audience publique sur le *Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est*.

Alors, je demanderais tout d'abord aux gens de mettre en sourdine leur téléphone et leur appareil électronique, de façon à pouvoir travailler sans interférence.

Alors, je déclare le registre ouvert. Les personnes qui souhaitent soumettre des questions à la Commission peuvent s'y inscrire. Je vous rappelle que si vous avez l'intention de présenter un mémoire, je vous demande d'en faire part à notre coordonnatrice, madame Carrier, à l'arrière, de façon à ce que l'on puisse établir l'horaire de présentation des mémoires.

Alors, avant d'appeler les premiers intervenants, de faire le tour aussi des dépôts de documents auprès des personnes-ressources et du promoteur, je vous rappelle les règles de procédure en audience publique.

Alors, nous demandons aux participants d'éviter tout préambule à leurs questions; deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-question. Il y a toujours possibilité de vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au sujet. Toutes les questions et réponses me sont directement adressées. Je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

Et je vous rappelle que vous avez un droit de rectification qui est possible d'exercer à la fin de chacune des séances, en vous inscrivant au registre. Je vous rappelle que ce droit ne doit servir qu'à rectifier un fait et non d'exprimer une opinion sur une réponse fournie par un participant.

Alors, dans les débats d'hier, nous avons demandé plusieurs informations complémentaires, des dépôts de documents. Alors, je souhaiterais faire le tour des différentes personnes qui se sont engagées à nous livrer de la documentation. Alors, pour le promoteur, on avait un isoplèthe des concentrations de la qualité de l'air?

Mme CHRISTINE GUAY :

C'est en préparation, on devrait l'avoir ce soir.

45 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Un détail sur la nature des emplois permanents liés au projet?

50 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui, et les salaires.

LE PRÉSIDENT :

55 Exact.

M. ROBERT IASENZA :

Oui, on a ça. On peut répondre tout de suite?

60 **LE PRÉSIDENT :**

C'était un dépôt de document.

65 **M. ROBERT IASENZA :**

Un dépôt de document?

LE PRÉSIDENT :

70 Ou encore une information complémentaire?

M. ROBERT IASENZA :

75 Oui. On n'a pas de document à déposer, mais je peux dire très, très brièvement ici que c'est sûr qu'on va privilégier l'embauche des gens dans le secteur de Montréal-Est. C'est un engagement qu'on fait. Et les salaires en général pour les mécaniciens, les journaliers qui seront engagés, c'est entre 40 000 \$ et 55 000 \$ par année, et aussi, pour le niveau gestion, administration des sites, c'est environ 60 000 \$ à 75 000 \$ par année.

80

Et on aura aussi accès – au Collège Maisonneuve, il y a un programme là, il y a l'Institut de pétrochimie. Vous nous avez demandé hier c'est quoi les processus qu'on va prendre pour chercher les gens, bien, c'est un des processus qu'on va utiliser.

85 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci. La répartition des volumes sur le type de transport, situation actuelle ou projetée?

90 **M. ROBERT IASENZA :**

Un document a été déposé. Et quand c'est le moment où c'est possible, on aimerait aussi présenter les volumes sur l'écran.

95 **LE PRÉSIDENT :**

100 D'accord. Alors, écoutez, on va faire l'appel des autres documents et après ça, on vous cédera la parole pour ce qui est de la présentation. Évidemment, dans la répartition des volumes, il y a le scénario où PTNI serait éventuellement indisponible pour ce qui est de la livraison et du camionnage.

M. ROBERT IASENZA :

105 Oui. Donc, on peut aussi confirmer que l'étude a été faite, dans l'étude d'impact existante, de scénarios où le pipeline ne serait pas disponible temporairement. Et donc, il y a un scénario où 288 camions par année seront acheminés vers Montréal-Trudeau. Donc, le scénario a été évalué et ça prend en compte une panne d'environ 9 à 10 jours, même si, à date, on a vu des interruptions de service reliées à la maintenance d'un à deux jours.

110 Donc, c'est quand même une modélisation qui est un peu plus longue et plus conservatrice dans l'étude existante.

LE PRÉSIDENT :

115 D'accord. Ça fait que je vous remercie. Je vous cède la parole pour ce qui est de la présentation sur la répartition des volumes.

120 Pour la Ville de Montréal, on avait une question concernant protection et approvisionnement en eau potable, mesures en cas de déversement majeur du pipeline.

M. GABRIEL CHEVREFILS :

La question avait plusieurs aspects. L'information que j'ai eue, il y avait une demande à l'effet : est-ce qu'il y a un système de détection dans les usines d'eau potable, s'il y avait des hydrocarbures?

Sur les six usines de production d'eau potable à la Ville de Montréal, les deux principales, donc Atwater et Des Bailleurs, qui approvisionnent plus de 80 % de la population, donc tout le centre et l'Est de Montréal, ont des systèmes de détection en continu pour la présence d'hydrocarbures. Et puis, pour les quatre plus petites qui sont principalement dans l'ouest de l'île, le service de l'eau est présentement en étude pour évaluer différentes technologies.

Les autres volets de la question, il y avait sur la réserve qui était disponible en cas de bris ou de déversement d'hydrocarbures. Les standards de construction de réservoirs ou les standards du ministère de l'Environnement pour ce qui est de la capacité de ces réservoirs-là est d'entre 6 et 12 heures, généralement, de temps de rétention, puis la Ville est dans ces spectres-là. Donc, on a de l'eau dans des réservoirs pour un approvisionnement moyen, je vous dirais, de plusieurs heures, qui sont conformes à ces standards-là.

Je pense que ça faisait le tour de la question.

LE PRÉSIDENT :

Pour cette question, oui. On avait aussi le camionnage près du quartier Tétreaultville.

M. GABRIEL CHEVREFILS :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Les règles de camionnage.

M. GABRIEL CHEVREFILS :

Bon, les règles de camionnage. Le règlement, c'est le *Règlement sur la circulation des camions et des véhicules outils*, qui est un règlement ville qui est administré par les différents arrondissements. Il y a un plan dans l'étude d'impact qui le démontre bien, la figure 6-7 dans l'étude d'impact qui le montre assez bien, qui est à la page 175.

165 Principalement, il y a deux routes possibles, évidemment, entre le site Montréal-Est et puis l'aéroport. Donc, c'est nécessairement par l'autoroute 40. Donc, de jour, la possibilité est principalement d'aller prendre... bien, en fait, il y a deux possibilités : d'aller prendre Sherbrooke ou Notre-Dame vers la 25 jusqu'à la 40; de nuit, ce n'est pas possible de passer par là, il y a une seule possibilité, qui est par le boulevard Joseph-Versailles, la rue Sherbrooke vers l'est, on remonte par Marien et on prend la 40.

170 Donc ça, c'est vraiment au niveau réglementaire, ce qu'il est possible d'être fait présentement.

LE PRÉSIDENT :

175 O.K. À ma connaissance, je n'ai pas le règlement sous la main, mais il y avait quand même certaines exceptions aussi qui sont nommément inscrites au règlement.

M. NICOLAS DZIASKO :

180 Oui. En fait, le règlement puis le plan annexé ont été déposés. Mais pour répondre à la question, lorsqu'il s'agit de livraison locale, c'est exclu. Donc, exemple, un véhicule lourd qui doit absolument aller dans une rue pour livrer quelque chose ou pour réparer quelque chose, bien, il aurait le droit. Il n'est pas sujet à cette réglementation-là.

LE PRÉSIDENT :

185 O.K. Mais on comprend que, disons en fonction de la nature industrielle du secteur, la livraison locale, en termes d'entretien et d'encadrement, ça ne restreint pas l'accès au site industriel quant à l'approvisionnement de ces sites ou les camions de service ou quoi que ce soit. C'est ce que je comprends?

190 **M. NICOLAS DZIASKO :**

Absolument. Puis c'est toujours le plus court chemin qui est privilégié.

LE PRÉSIDENT :

195 D'accord. Complément d'information, c'est bon?

M. NICOLAS DZIASKO :

200 C'est tout.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Pour, toujours, la Ville de Montréal, vous aviez l'intention de déposer une correspondance?

M. GABRIEL CHEVREFILS :

Oui, absolument, je l'ai fait hier. C'est la lettre, je vais la retrouver, c'est une lettre datée du 11 janvier dernier de la mairesse de Montréal, madame Valérie Plante à madame la ministre Isabelle Melançon. Je ne sais pas si vous voulez que je la résume ou je la lise?

LE PRÉSIDENT :

Non, dépôt de document.

M. GABRIEL CHEVREFILS :

Elle est déposée.

LE PRÉSIDENT :

Vous confirmez qu'elle a été déposée?

M. GABRIEL CHEVREFILS :

Oui. Elle est déposée.

LE PRÉSIDENT :

Elle va être disponible dans la documentation du site Internet de la commission. Merci.

M. GABRIEL CHEVREFILS :

Excellent.

LE PRÉSIDENT :

On avait pour Montréal-Est, plan de camionnage, mais je suppose que c'est un peu en bonne partie la réponse que vous nous avez déjà donnée?

M. NICOLAS DZIASKO :

Oui, tout à fait. J'ai déposé ces documents-là, mais en même temps j'ai profité de l'occasion pour déposer aussi le *Règlement de zonage* le plus récent, à jour; l'ensemble des cartes associées à ça, l'annexe A du plan de zonage; les différents règlements de nuisance et, notamment, le fameux tableau *Document complémentaire du schéma d'aménagement*, pour interpréter la clause, l'interprétation des pipelines qui est exclue, finalement, du 300 mètres, là, ce dont je parlais hier, j'ai annexé le tableau d'interprétation.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci beaucoup. Alors, nous avons pour Transports Canada, un historique des déversements dans le fleuve Saint-Laurent.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Je n'ai toujours pas cette information, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Donc, votre recherche est en cours.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

La recherche est en cours.

LE PRÉSIDENT :

On s'attend à un dépôt? Ça marche, je vous remercie.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

280 **M. CÉDRIC BAUMELLE :**

Je m'excuse, mais mon collègue me fait signe qu'effectivement on a l'information qui a été comptabilisée.

285 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Est-ce que vous êtes à même de pouvoir la résumer?

290 **M. CÉDRIC BAUMELLE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

295 Oui, j'entends un téléphone, juste un instant, là. Oui, alors je vous demanderais de mettre en sourdine vos téléphones, s'il vous plaît.

Alors, simplement nous résumer l'information?

300 **M. ANDRÉ LAFLAMME :**

Absolument. André Laflamme, Transports Canada.

LE PRÉSIDENT :

305 Merci.

M. ANDRÉ LAFLAMME :

310 Donc, dans l'histoire du Québec, si on veut, les plus déversements d'hydrocarbures, si on parle en milieu maritime, le premier ou le plus gros a eu lieu en 1988 et c'était le pétrolier le Zantoria, qui a eu lieu à la raffinerie de Saint-Romuald, ici. Jadis c'était la raffinerie d'Ultramar.

LE PRÉSIDENT :

315 Valero.

M. ANDRÉ LAFLAMME :

Oui, c'est ça. Ensuite, en 1990, on a eu le Rio Orinoco, qui était un autre navire qui s'est échoué à l'île d'Anticosti, on a eu un déversement de 200 tonnes. Et ensuite, le troisième plus gros, c'est en 1999, c'est un autre pétrolier, le Gordon C. Leitch, qui a déversé environ 49 tonnes d'hydrocarbures à Havre-Saint-Pierre.

Juste pour donner un petit aperçu comparatif, les plus gros déversements en milieu marin au Canada ont eu lieu sur la Côte Est du Canada en Atlantique. On parle du Arrow, qui est un pétrolier qui s'est échoué dans la baie de Chedabouctou en Nouvelle-Écosse qui a déversé 10 000 tonnes. Et ensuite, c'était en 79, il y a eu le Kurdistan qui s'est échoué au nord du Cap-Breton et qui a déversé environ une quantité similaire, 9 000 tonnes.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour ces précisions. Alors, les autres éléments d'information que la commission attend ne relèvent pas directement des personnes-ressources qui sont ici présentes. Alors, je céderais la parole au promoteur pour ce qui est du complément d'information portant sur la répartition des volumes selon les types de transport.

M. ROBERT IASENZA :

On a aussi déposé d'autres documents.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. ROBERT IASENZA :

La présentation générale qu'on a donnée hier.

LE PRÉSIDENT :

Exact.

M. ROBERT IASENZA :

La présentation du risque relié au site 1, que notre expert a faite hier aussi, et la lettre de CIAM à la CMM suite à des recommandations de la CMM, suite au processus d'audiences publiques qu'ils ont fait.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. ROBERT IASENZA :

Et une dernière précision. Il y avait une question verbale concernant la vanne au site numéro 2.

LE PRÉSIDENT :

Oui, la fameuse vanne.

M. ROBERT IASENZA :

Et je passe la parole à Matthew McKernan.

LE PRÉSIDENT :

Le délai de réaction de la vanne.

M. MATTHEW MCKERNAN :

C'est ça. Si on a compris, la question était au niveau du temps de réaction. Donc, je veux dire, de façon générale, généralement, on parle d'un temps d'à peu près 10 à 15 secondes pour fermer la vanne. Et on parle toujours de déplacer l'eau qui est dans le séparateur à la fin avant qu'il y ait un incident où on fait la récupération. Donc, il y a un détecteur qui est là, muni, pour fermer la vanne. Donc on parle vraiment, de façon générale, avant la conception, de notre connaissance, de 10 à 15 secondes.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Puis on comprend que c'est un déclencheur qui est à la portée de l'opérateur qui va faire les chargements.

M. MATTHEW MCKERNAN :

Normalement, c'est un déclencheur automatique. On fait l'interprétation des résultats par la suite.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci. Alors, je vous cède la parole pour ce qui est de la présentation.

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

M. ROBERT IASENZA :

Est-ce que les chiffres sont lisibles pour l'audience? Sinon on peut agrandir, séparer en deux les tableaux.

LE PRÉSIDENT :

En tout cas, moi, pour moi c'est un peu difficile.

LE COMMISSAIRE :

Bien, c'est difficile là, puis c'est difficile sur notre écran en avant aussi.

M. ROBERT IASENZA :

On va les séparer, essayer de... est-ce que c'est mieux?

LE PRÉSIDENT :

Un peu mieux, oui. Oups! On vient de perdre l'avantage.

M. ROBERT IASENZA :

C'est correct. Je pense que c'est mieux comme ça? O.K. Donc, voilà l'information qu'on nous a demandé de présenter. Juste un commentaire au début, c'est qu'évidemment ces chiffres sont reliés à la dynamique du marché d'approvisionnement en Ontario et au Québec et c'est une dynamique assez complexe.

Il faut comprendre, il y a beaucoup de facteurs qui influencent le marché et les décisions que les compagnies aériennes prennent pour s'approvisionner, et ces décisions, ces influences du marché – les prix, les modes de transport, et cetera –, font en sorte qu'il y a une variation naturelle, d'une année à l'autre, sur les modes de transport, sur le volume qui est transporté par mode.

Mais ce qu'on veut faire, c'est de vous présenter un exemple typique, donc on l'a divisé en deux : en haut, on a la situation actuelle. Donc, dans la colonne à gauche on a l'aéroport. Ça, c'est la demande de – excusez-moi, la deuxième colonne, c'est le volume annuel qui est consommé à chaque aéroport. Donc, Trudeau, Ottawa et Toronto. Donc, on a mis, la situation actuelle c'est une moyenne de 2009 à 2016.

Donc, aux trois aéroports, le total c'est 3,33 milliards de litres par année, qui est consommé, dont 850 millions à Montréal, 180 millions à Ottawa et 2,3 milliards à Toronto.

On sait, à partir des données de Statscan, la troisième colonne, le volume produit par les raffineries au Québec et en Ontario. Et il faut préciser, ça, c'est le volume total produit par les raffineries dans les deux provinces, et c'est un volume qui doit aller alimenter toute l'activité de l'aviation dans les deux provinces. Donc, c'est 1,6 milliard.

On sait qu'il y a un volume importé aussi par les compagnies pétrolières. C'est un chiffre qui n'est pas disponible en ce moment, mais on peut voir l'envergure du chiffre parce que, ensuite, la colonne c'est le volume importé par les compagnies aériennes en litres, et aussi une moyenne de 2009 à 2016.

Donc, on peut voir, pour chaque aéroport, le volume qui a été acheminé à partir du terminal du port de Québec.

Les modes de transport pour chaque aéroport sont inclus à droite. Donc, c'est les camions-citernes pour Montréal et Ottawa, rail et barge pour Toronto, pour un total de 867 millions de litres.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Monsieur Iasenza, dans l'étude d'impact, à un moment donné dans les statistiques des modes de transport, il y a certaines années où il semblerait qu'il n'y ait pas de camion qui part de Québec pour Montréal ou Toronto. Comment était transporté le carburant à ce moment-là?

M. ROBERT IASENZA :

480 Mais comme on expliquait au début, il y a une dynamique qui change les volumes à chaque année. Donc, il y a une partie du volume pour Montréal-Trudeau qui vient des raffineries. Donc, s'il n'y en a pas...

LE COMMISSAIRE :

485 Qui part de Québec?

M. ROBERT IASENZA :

490 ... s'il n'y en a pas qui part de Québec, bien, à ce moment-là, ça vient toutes des raffineries pour cette année.

LE COMMISSAIRE :

495 Ça va. Merci beaucoup. C'est beau.

M. ROBERT IASENZA :

500 Donc, le deuxième tableau, si on descend un peu, c'est une situation future, anticipée. Donc, ce qu'on a fait là, c'est qu'on a fait des prévisions jusqu'à 2025. On le sait en ce moment qu'il y a une forte croissance pour la demande de carburant aux aéroports. On voit au moins 2 % à 3 % en moyenne. Donc, on a appliqué ce facteur pour aller jusqu'en 2025.

505 Et donc, pour les trois aéroports, on voit à la deuxième colonne qu'il y a une croissance pour chaque aéroport. Donc, Montréal est rendu à 1,2 milliard; Ottawa à 180 millions, parce qu'on ne prévoit pas de grande croissance pour Ottawa, mais il y a une croissance pour Toronto-Pearson de 3,4 milliards – un total de 3.4 milliards. Ce qui donne un total de 4,78 milliards de litres rendus à 2025.

510 Maintenant, le volume produit par les raffineries dans les deux provinces demeure à 1,6 milliard parce que basé sur les données qu'on a, qui vont jusqu'en 2009, on ne voit pas de croissance dans la production des raffineries dans les deux provinces.

515 Il y a toujours le volume qui est importé par les compagnies pétrolières, qui comble l'approvisionnement et ensuite, on voit encore, pour une situation future, le volume qui serait importé si le projet est approuvé. Alors, le volume importé par les compagnies aériennes à travers du nouveau terminal. Et donc, on a des chiffres de 429 millions acheminés par pipeline. Donc, le

nouveau pipeline de sept kilomètres connecté à celui de PTNI serait responsable pour 429 millions de litres.

520 On a 15 millions de litres par camions-citernes à partir de Montréal-Est jusqu'à Ottawa, et on a aussi un volume de 139 millions de litres qui seraient acheminés à Montréal-Trudeau et ensuite à Ottawa par camion.

525 Et, ensuite, pour Pearson, il y a les trois chiffres : un chiffre pour les wagons de Montréal-Est à Pearson, les camions de Hamilton à Pearson et les barges de Montréal-Est à Hamilton.

530 Donc, ça donne le breakdown au complet. Et le total c'est 2,186 milliards de volume importé par les compagnies aériennes pour répondre à la croissance et à la demande des aéroports, des passagers.

LE PRÉSIDENT :

535 Alors, merci beaucoup pour ces précisions. Donc, là, éventuellement, on va en faire l'analyse, on a une équipe d'analystes aussi qui est avec nous. C'est possible qu'on vous demande des éclaircissements par écrit.

Monsieur Haemmerli, des questions?

LE COMMISSAIRE :

540 Non, pas maintenant.

LE PRÉSIDENT :

545 Pas maintenant. Alors, merci beaucoup. On a fait le tour pour ce qui est du dépôt de documents, est-ce qu'il y a d'autres personnes qui avaient pris un engagement de déposer un document? Non?

Alors, est-ce que, Madame Carrier, on a des gens qui se sont inscrits au registre? Non?

550 Alors, écoutez, la commission a plusieurs questions. Le registre est déjà... le registre, c'est une des premières choses que j'ai dites, alors, simplement un rappel, le registre est ouvert, les gens peuvent s'inscrire.

555

QUESTIONS DE LA COMMISSION

LE PRÉSIDENT :

560 Alors, autrement, on pourrait peut-être aborder le sujet en lien avec les statistiques de Transports Canada quant aux accidents qui incluraient des déversements comme tels. Est-ce que c'est à Transports Canada qu'on pourrait soumettre des questions concernant les mesures d'urgence, protection civile?

565 Alors, peut-être Transports Canada, compte tenu que c'est directement votre juridiction, qu'est-ce qu'on a comme mesures en place pour répondre à d'éventuels déversements de produits pétroliers dans le fleuve Saint-Laurent?

M. CÉDRIC BAUMELLE :

570 Merci pour la question, Monsieur le président. Transports Canada a présentement un programme régional de préparation d'intervention environnementale. À l'intérieur, dans le cadre de ce programme-là, il y a une certification qui se fait de chacun des terminaux portuaires où il y a du transbordement de vrac liquide d'une certaine quantité. Donc, ils sont obligés de se faire approuver leur plan d'urgence, et cetera.

575

 Pour en parler un petit peu plus en détail, toutes ces mesures que nous mettons en place pour la protection en cas de déversement puis toutes les urgences, j'inviterais mon collègue, monsieur André Laflamme, qui est le gestionnaire du programme au Québec, à vous en parler un petit peu plus en détail.

580

LE PRÉSIDENT :

 S'il vous plaît.

585

M. ANDRÉ LAFLAMME :

 Bonjour.

590 **LE PRÉSIDENT :**

 Bonjour. Vous présentez à nouveau pour des questions de transcription.

595 **M. ANDRÉ LAFLAMME :**

Oui. André Laflamme, gestionnaire à Transports Canada.

600 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. ANDRÉ LAFLAMME :

605 Bon, parler du régime, ça peut être un peu long, un peu technique. Voulez-vous la version abrégée ou j'ai quelques minutes pour parler de ça?

LE PRÉSIDENT :

610 Oui, exactement. Puis disons la version courte, puis au besoin on interviendra pour préciser certains éléments.

M. ANDRÉ LAFLAMME :

615 Bon, bien, c'est parfait.

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

620

M. ANDRÉ LAFLAMME :

625 Donc, ma responsabilité ou ma division est responsable de la gestion du Régime canadien de préparation d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures provenant de navires.

Dans le cadre du régime, nous, on s'assure de travailler étroitement avec les navires, les installations de manutention d'hydrocarbures, qu'on appelle communément IMH, et les organismes d'intervention.

630 Bon, si on commence par les organismes d'intervention, Transports Canada accrédite, à tous les trois ans, des organismes qui souhaitent être accrédités par Transports Canada pour pouvoir intervenir lors de déversements d'hydrocarbures.

635 Nous, à tous les trois ans, on fait l'accréditation, on révise le plan d'intervention de la SIMEC et on s'assure qu'il rencontre les normes de planification, ainsi qu'ils sont conformes à la réglementation actuelle.

640 Les organismes d'intervention au Canada, on en a quatre : il y a un organisme qui couvre le territoire québécois, qui est la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada, la SIMEC, et cet organisme-là est accrédité pour pouvoir intervenir à un déversement d'hydrocarbures jusqu'à 10 000 tonnes.

645 Bon, il faut spécifier ici que ce n'est pas une limite maximale. S'il y a un déversement qui est plus élevé que ça, la SIMEC possède les équipements et ressources et le personnel nécessaires pour pouvoir intervenir et gérer un déversement de plus grande ampleur.

650 Donc, une fois que l'organisme d'intervention est accrédité, l'organisme d'intervention peut maintenant entrer en contrat, effectuer des contrats avec les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures. Donc, à partir de ce moment-là, une fois que ce contrat-là est mis en place, ça assure une capacité de préparation aux installations de manutention d'hydrocarbures ainsi qu'aux navires lors de déversements.

655 Bon. Au niveau des installations de manutention d'hydrocarbures, nous, à Transports Canada, comme mon collègue disait tantôt, on révise les plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures des installations de manutention d'hydrocarbures, et j'imagine que ça va être le cas pour ce qui est proposé ici. Donc, ça va tomber sous la *Loi de la marine marchande du Canada*, la partie 8 et la partie 9.

660 Donc, à ce moment-là, nous, on va s'asseoir avec les opérateurs, avec les personnes responsables de l'installation, on va passer à travers le plan et s'assurer que c'est conforme à la réglementation actuelle. Le plan doit être soumis environ six mois avant le début des opérations. Donc, nous, on s'assure de pouvoir avoir assez de temps, justement pour pouvoir discuter avec les gens de l'installation, pour s'assurer que le plan est conforme une fois que les opérations débutent.

665 Je ne sais pas s'il y a d'autres questions? C'est un peu un survol assez général, là. Je pourrais peut-être par la suite répondre à des questions un peu plus précises, s'il y en a. Je peux m'arrêter là?

670 **LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, est-ce que vous faites des simulations?

M. ANDRÉ LAFLAMME :

675

Bien, pas nous à Transports Canada, mais c'est certain qu'on demande...

LE PRÉSIDENT :

680

Est-ce qu'il y a une obligation pour les organismes qui ont à intervenir de faire des simulations?

M. ANDRÉ LAFLAMME :

685

Oui. On demande aux installations de manutention d'hydrocarbures d'avoir un scénario, un plan d'exercice qu'ils doivent nous soumettre, puis nous on réalise ça avec eux, puis on s'assure qu'ils puissent faire des exercices. On parle d'exercices de notification interne, notification externe, exercice de déploiement d'équipement et exercice de table. Puis il y a une fréquence là-dessus à tous les six mois, tous les ans, ou peu importe, là.

690

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie. D'autres questions, Monsieur Haemmerli?

695

LE COMMISSAIRE :

Là, vous nous avez présenté le cadre général. Peut-être juste pour aider à faire une tête, si vous pouvez le faire de façon aussi synthétique que vous venez de le faire, une espèce de, comment je dirais ça, de portrait du transport pétrolier sur le fleuve puis des enjeux. Qu'est-ce que sont, pour vous, des enjeux auxquels vous devez faire plus attention que d'autres?

700

M. ANDRÉ LAFLAMME :

C'est une bonne question. Au niveau des enjeux ou au niveau du transport sur la voie maritime, je ne sais pas si Cédric, mon collègue, serait un peu plus habileté à répondre à cette question-là ou...?

705

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Donc, les enjeux. Votre question c'est à savoir les enjeux en lien du transport de vrac liquide sur le fleuve Saint-Laurent.

710

LE COMMISSAIRE :

Oui.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Donc, c'est certain, j'aimerais faire un peu une récapitulation de ce qu'on peut dire, les différents facteurs d'atténuation que l'on a de risques, de façon à permettre une sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, de façon à reconforter un peu peut-être la commission, à savoir qu'est-ce que le gouvernement canadien a mis en place et qui est en place de façon à prévenir et atténuer les risques de navigation sur le fleuve.

Donc, si vous me permettez, la sécurité maritime, tant au Canada qu'à l'international, a différents facteurs d'atténuation qui sont mis en place, et ça démarre directement dans la construction des bâtiments, des navires-citernes qui doivent tous respecter des normes et des réglementations internationales.

L'opération de ces navires-là aussi est faite selon des normes et des réglementations internationales, dont le Canada fait partie de l'élaboration. Donc, il siège sur les comités qui élaborent ces types de réglementation. Ça, c'est vraiment à la base.

Par la suite, lorsque les navires arrivent ou veulent arriver dans les eaux canadiennes, ils doivent se rapporter à nos systèmes de contrôle de trafic, ce que je vous avais expliqué.

LE COMMISSAIRE :

Ce que vous nous avez expliqué hier soir.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Donc, 96 heures avant de rentrer, on reçoit un rapport. On est capables de faire un ciblage des navires qui rentrent dans nos eaux. À partir de ce ciblage-là, lorsque le navire rentre dans nos eaux, nous avons un système de « tracking », de trafic maritime. Donc, ils sont obligés de se rapporter à différents points à l'intérieur des zones de navigation.

Ceci nous permet de mettre en place, ce qu'on appelle, le *Plan national de surveillance d'inspection*. Donc, directement, les navires sont ciblés rentrés dans nos eaux. On se fait informer dans différents bureaux de la sécurité maritime de la venue de ces navires-là dans nos ports, et il y a un ciblage qui se fait sur les inspections qui vont se faire par la suite. Ça, c'est un système d'atténuation de risque.

755 Un autre système d'atténuation de risque qu'on a, bien entendu, et vous êtes sûrement au courant qu'il y a des districts de pilotage avec des pilotes brevetés qui nous permettent d'assurer une sécurité de la navigation dans les districts et dans des secteurs où l'eau est plus restreinte et plus difficile à naviguer pour les capitaines de navire.

760 En addition de ça, lorsque les navires sont ciblés, comme j'en ai parlé un peu hier, bon, bien, il va y avoir des inspections qui vont se faire d'une façon subséquente par les employés, par les inspecteurs de Transports Canada qui vont nous permettre de vérifier si les navires sont à leur standard, s'ils respectent les normes internationales et aussi certaines normes canadiennes, réglementation canadienne.

765 Ce que je voulais dire par rapport à cela, c'était, parce que vous nous avez posé comme question : quels sont les enjeux? Principalement, les enjeux, lorsqu'on parle de navigation commerciale, il y a toujours des risques. Mais c'est comment nous atténuons ces risques-là de façon à se satisfaire et de permettre le commerce et le transport maritime, et c'est plusieurs de ces facteurs-là qui sont mis en place.

770 Le gouvernement du Canada, en 2016, en novembre 2016, a annoncé un investissement majeur dans le *Plan de protection des océans*. Ce plan-là, grâce à certains investissements pointus, a permis de faire, de financer des initiatives telles que l'initiative qu'André a mentionné, mais en addition de cela aussi, de renforcer le système de « tracking » qu'on a des navires, donc les systèmes de gestion de trafic, de renforcer la capacité d'intervention de différentes entités de la Garde côtière en cas d'événements maritimes.

775 Il y a aussi un déploiement qui est fait sur différentes ressources en lien avec les systèmes de radar. Il y a une modification de la *Loi sur le pilotage* qui fait partie aussi de cette initiative-là.

780 Donc, grâce à tous ces investissements que le gouvernement du Canada a faits dans les dernières années, et va faire le cadre du *Plan de protection des océans* – dont j'ai amené quelques dépliants avec moi, si vous voulez avoir un petit peu plus d'information par rapport à ça –, nous sommes convaincus qu'il y a plusieurs facteurs d'assignation qui nous permettent de dire que oui, le commerce maritime a des enjeux, mais ces enjeux, finalement, peuvent être bien mitigés à l'intérieur des paramètres qui offrent aux Canadiens et Canadiennes un confort de sécurité.

785 **LE COMMISSAIRE :**

790 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup. Peut-être, toujours pour Transports Canada, je vais, comment dire, tourner un peu le projecteur sur un autre domaine : une partie des volumes qui vont être transportés par le promoteur le seraient par rail; est-ce que vous êtes à même de pouvoir nous dire un peu l'encadrement, en termes de sécurité, pour ce qui est du transport des produits pétroliers par rail, s'il vous plaît?

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Donc, vous avez compris que monsieur Laflamme et moi sommes du secteur maritime?

LE PRÉSIDENT :

Exact.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Mais j'inviterais monsieur Louis Paiement, qui est expert dans le transport de marchandise dangereuse, à vous donner un petit peu plus d'information pour le transport de vrac liquide par rail.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bonjour!

M. LOUIS PAIEMENT :

Bonjour. Louis Paiement de Transports Canada. Au niveau du transport ferroviaire, tous les contenants sont des contenants normalisés qui doivent subir des essais périodiques – il y a un programme de réinspection à des périodes différentes –, et qui doivent être respectés par les propriétaires de ces wagons-là.

Les installations doivent s'assurer que les contenants qu'ils vont remplir sont conformes aux prescriptions, à la réception. La marque sur les wagons avec les dates de requalification précisent, justement, si ces contenants-là respectent ou sont conformes pour l'utilisation qu'ils veulent en faire.

L'installation elle-même, aussi, il y a des obligations au niveau des mesures de sécurité pour le chargement avec des équipements de sécurité. On peut parler de la mise à la terre, de la

835 mise à la masse, des freins appliqués sur le système des wagons pour éviter les déplacements lors du chargement et, en gros, ça couvre le côté chargement du transport.

840 Le transporteur, qui peut être une ligne de transport ferroviaire CN, CP ou les lignes de compétence provinciale, s'assure de respecter les exigences au niveau de l'exploitation ferroviaire pour respecter, bon, les vitesses, l'arrimage, la séparation des wagons par rapport aux engins ou, si c'est un chargement mixte, des autres produits chimiques qui nécessitent une séparation.

Si ce sont des trains unitaires, ces exigences de séparation là ne sont pas là, puisqu'ils vont être rattachés directement aux engins.

845 Au niveau ferroviaire, c'est à peu près tout, mais chacun de ces produits-là, les produits pétroliers, nécessite un plan; un chargement de 10 000 litres et plus nécessite un plan d'intervention d'urgence lors du transport. L'expéditeur en est responsable, la personne qui en fait la demande de transport, et ces plans-là sont approuvés par Transports Canada, Transport marchandises dangereuses.

850 Et, oui, pour eux aussi, ces intervenants-là, il y a des scénarios, des essais pour prouver ou confirmer leur capacité de pouvoir répondre advenant un incident impliquant des produits pétroliers.

855 Ça couvre un peu le tout au niveau du ferroviaire.

LE PRÉSIDENT :

860 Restez avec nous, on a peut-être d'autres questions qu'on va vous référer. Pour le promoteur, pour ce qui est de votre parc, pour ce qui est du parc du transporteur ferroviaire, est-ce que vous savez si c'est des wagons dédiés ou c'est à la discrétion du transporteur? Est-ce que vous allez louer un parc ou est-ce que votre transporteur va vous dédier un parc exclusivement à votre usage?

865 **M. ROBERT IASENZA :**

C'est fait directement par la compagnie aérienne avant que ça arrive chez nous. Donc, on pourrait s'informer. Je n'ai pas cette réponse en ce moment.

870 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

875 **M. ROBERT IASENZA :**

Tu peux procéder?

M. MATTHEW MCKERNAN :

880 De façon générale, présentement, les compagnies aériennes vont louer leur propre parc. Donc, eux sont responsables avec leur plan d'urgence dont il a été mentionné à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT :

885 Oui. Je comprends que c'est les compagnies aériennes qui font les ententes de transport, mais c'est votre matériel qui va être dans les wagons, là. Alors, moi, ce que j'aimerais savoir de votre part, c'est si vous vous assurez que c'est des wagons dédiés ou si c'est à la discrétion du transporteur de vous référer n'importe quel wagon, en termes de vérification de compatibilité avec les produits qui auraient été transportés antérieurement, qui pourraient rentrer en conflit avec le
890 produit que vous mettriez?

Je souhaiterais, de la part du promoteur, qu'il nous détaille de quelle façon les transporteurs qui vont prendre en charge votre matériel, je veux dire, va s'assurer de la sécurité des wagons puis de quelle façon on s'assure que les wagons sont conformes de façon à assurer la sécurité.

895 Alors, c'est la question. Je ne la pose pas aux compagnies aériennes, je la pose à vous. Alors, j'aimerais que vous fassiez votre recherche nécessaire pour que vous puissiez apporter une réponse à la commission, s'il vous plaît.

900 **M. MATTHEW MCKERNAN :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

905 Pour ce qui est de Transports Canada, est-ce que vous faites une inspection des terminaux qui font le chargement de wagons?

M. LOUIS PAIEMENT :

910 Oui. Ça fait partie du plan au niveau stratégique. Il y a des inspections annuelles, bisannuelles, dépendant du niveau de risque des installations qui nécessitent des inspections au niveau de l'expédition des marchandises dangereuses.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Les entreprises qui font le chargement, est-ce qu'elles ont une obligation de vous rapporter les incidents/accidents?

M. LOUIS PAIEMENT :

Il y a une obligation de rapport de tout incident lors de la manutention, chargement, déchargement de marchandises dangereuses.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Est-ce que, à l'exemple un peu du transport maritime qui oblige des ententes en cas de mesures d'urgence avec la SIMEC, qu'on parlait tout à l'heure, est-ce qu'il y a une équivalence pour ce qui est du transport ferroviaire? Est-ce qu'il y a une obligation de la part des transporteurs ferroviaires de prendre entente avec des services d'urgence en cas de déversement?

M. LOUIS PAIEMENT :

Les compagnies de transport ferroviaire ont leur plan d'intervention, mais l'obligation légale est à l'expéditeur et non au transporteur. Donc, l'expéditeur va faire affaire avec un transporteur X, mais ce transporteur-là devra, s'il y a un incident ou il y a un risque de déversement, activer le plan. Ça, c'est leur responsabilité et à ce moment-là, les experts du plan vont s'être déployés sur le site.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Pour qu'on comprenne bien, pour ce qui est du statut de CIAM concernant leur réponse à l'effet que ce n'est pas eux qui recrutent directement des transporteurs, est-ce que vous le considérez comme étant un expéditeur?

M. LOUIS PAIEMENT :

L'expéditeur va être identifié au niveau de la documentation : qui fait la demande de transport.

LE PRÉSIDENT :

Donc, pour la situation qui nous concerne, ça serait les transporteurs aériens qui eux réservent le transport pour ce qui est de l'approvisionnement en produits pétroliers?

M. LOUIS PAIEMENT :

Ça pourrait. Encore là, au niveau de la documentation, c'est ce qui va être indiqué sur la documentation, qui est l'expéditeur.

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça relèverait de la responsabilité...

M. LOUIS PAIEMENT :

Du terminal...

LE PRÉSIDENT :

... des compagnies aériennes ou du terminal, là. J'essaie de cerner, là ...

M. LOUIS PAIEMENT :

Oui. Ça pourrait être un des deux.

LE PRÉSIDENT :

Parce que là, actuellement, la réponse qu'on a du promoteur c'est : lui, il ne s'occupe pas du transporteur, c'est les compagnies aériennes qui s'en chargent.

M. LOUIS PAIEMENT :

Oui, puis c'est les compagnies aériennes qui vont faire la demande de transport probablement avec, de ce que je comprends, qui vont faire la demande de transport pour acheminer le produit pétrolier d'un point A au point B. Ils en ont besoin à Toronto, ils vont faire acheminer X nombres de wagons pour remplir leurs besoins. La personne qui fait cette demande de transport là au transporteur est la personne tenue responsable d'avoir ce plan d'intervention là.

LE PRÉSIDENT :

Donc, on comprend que ça relèverait de la responsabilité des transporteurs aériens, selon ce que vous me donnez comme définition.

M. LOUIS PAIEMENT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Une toute petite question de, encore une fois, dans la vraie vie comment ça marche. Les compagnies aériennes font leurs achats elles-mêmes à partir du moment où les volumes sont dans les réservoirs de CIAM puis qu'on les met dans des wagons pour monter à Trudeau ou à Toronto ou ailleurs, peu importe, le propos n'est pas là. Il n'y a pas un wagon où il est écrit « Air Canada » puis un autre « Air Maroc », et cetera. Donc, à priori, je vois une difficulté à établir qui est l'expéditeur. Je ne sais pas, vous, qu'est-ce que ça vous...

M. LOUIS PAIEMENT :

Chaque document d'expédition va avoir le wagon d'identifié. Chaque wagon a un numéro d'identification et chacun de ces wagons-là va apparaître sur le document respectif pour l'expédition. Donc, à ce moment-là, le lien se fait. L'expéditeur, le transporteur de la marchandise dangereuse, tout est relié au niveau de la documentation. Et ces documents-là sont à bord du train.

LE COMMISSAIRE :

O.K.

M. LOUIS PAIEMENT :

Est-ce que ça répond?

LE COMMISSAIRE :

Bien, je vais aller voir monsieur lasenza pour le reste de la réponse, parce que dans le fond, je ne pense pas me tromper en disant que quand le carburant est dans vos réservoirs, il n'est pas attribué à une compagnie en particulier?

M. ROBERT IASENZA :

Sur papier, oui. Dans un réservoir, mettons que tu as 10 millions de litres dans un réservoir, mais sur papier, il y a un inventaire enregistré et il y a un volume pour chaque compagnie aérienne sur un morceau de papier enregistré.

LE COMMISSAIRE :

Et là, vous attribuez des wagons à des compagnies? C'est ce que je comprends? Chaque wagon va être attribué... est-ce que c'est CIAM qui l'expédie ou c'est la compagnie?

M. ROBERT IASENZA :

C'est la compagnie. Donc, on a peut-être mal compris la question au début, mais même si on n'est pas responsables de l'expédition à l'extérieur de notre site – premièrement, pour répondre à cette question, on ne laisse pas n'importe qui rentrer chez nous. Donc, sûrement on va vérifier que les gens qui viennent chez nous, les wagons qui viennent chez nous sont en conformité avec les lois dont les messieurs parlent aujourd'hui, qu'ils ont des polices d'assurance et qu'ils sont vérifiés. On est capables de vérifier s'ils sont en conformité.

Maintenant, une fois que les wagons quittent notre site, oui, ça se peut que tu aies deux ou trois wagons qui sont au nom de telle compagnie, et d'autres wagons attribués à des compagnies aériennes sur la route.

LE COMMISSAIRE :

Qui retournent dans des réservoirs communs arrivés à l'aéroport?

M. ROBERT IASENZA :

Oui. Donc, mettons que tu as trois wagons qui vont à Pearson, O.K.? Les trois wagons sont dédiés à des compagnies aériennes. Donc, quand ça arrive à Pearson, les gens qui sont là, ils ont une feuille d'inventaire puis ils voient que, O.K., tu as trois wagons qui rentrent pour Air Canada. Puis ils vont augmenter l'inventaire d'Air Canada, parce qu'il vient de recevoir trois wagons de 108 000 chaque pour Air Canada.

LE COMMISSAIRE :

C'est beau. Je vais réfléchir à tout ça. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Là, j'essaie de cerner l'inventaire versus la livraison. Mais, écoutez, on comprend que dans un réservoir, il n'y a pas une couche qui appartient à Air Canada, une autre couche qui appartient à Air Maroc, puis... bon, c'est en vrac dans le réservoir. Mais vous allez, comment dire, découper la livraison par wagon par compagnie aérienne? Je veux dire, c'est un vrac qui va se ramasser dans un autre réservoir à l'aéroport où, là, on va se resservir de l'inventaire qui avait été commandé par l'aéroport qui dit...

M. ROBERT IASENZA :

Je peux démystifier tout ça.

LE PRÉSIDENT :

Non. Là, je vous, comment dire, je vous exprime ma compréhension de l'affaire. Le transport est circonscrit par compagnie aérienne dans le wagon, mais vous allez remettre ça dans le réservoir en vrac au bout du compte?

M. ROBERT IASENZA :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Bien, à l'aéroport.

M. ROBERT IASENZA :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Bien, là, on va retomber sur l'inventaire papier?

M. ROBERT IASENZA :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire que la compagnie aérienne a tant de milliers de litres ou...

M. ROBERT IASENZA :

Oui. Donc, je peux peut-être simplifier l'affaire. Mettons qu'il y a un navire qui arrive avec 30 millions de litres à Montréal-Est, O.K.? Ce volume-là serait soit pour une compagnie aérienne ou soit, s'il y a un regroupement de compagnies aériennes qui vont l'acheter ensemble, bon, ça peut être, mettons, pour trois, quatre compagnies aériennes.

Ce 30 millions là, quand il est déchargé dans le réservoir, ça devient un inventaire papier. Donc, mettons qu'Air Canada, ils ont, sur 30 millions, ils ont 10 millions; WestJet ont 10 millions; Transat ont 10 millions, O.K.? Sur papier maintenant, O.K.? À partir de là, si c'est transporté par wagon, mettons, jusqu'à Pearson, bien là, si tu as cinq wagons qui quittent à 108 000 litres chaque, ils vont partir au nom d'une compagnie aérienne. Donc, si tu as cinq wagons qui quittent pour Air Canada, mais là, tu as cinq fois 108 000 litres qui s'en vont vers Toronto.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

M. ROBERT IASENZA :

Quand ils arrivent à Toronto, ils vont recevoir cinq wagons, cinq fois 108 000 litres seront rajoutés sur l'inventaire d'Air Canada à Pearson. Et c'est "tracké" de même, au litre.

LE PRÉSIDENT :

Mais je comprends que dans l'ensemble, vous faites un inventaire papier, mais vous faites des livraisons à la demande des compagnies aériennes, puis ça va, les trains qui vont circuler vont exclusivement répondre aux demandes ponctuelles des compagnies aériennes en termes d'approvisionnement. C'est-à-dire que vous ne pouvez pas... bon, écoutez, ce qu'on présumait c'est que vous assuriez la livraison, évidemment, puis l'approvisionnement des différents réservoirs d'entreposage dans les aéroports, puis là, après ça, c'est l'inventaire papier qui prévaut quant à la répartition de l'essence par compagnie aérienne.

Mais là, ce que vous me dites, c'est un train qui va livrer, disons à Montréal ou à Pearson, qui va livrer à Pearson, je veux dire, ça représente combien de wagons à peu près? C'est-à-dire si

on vous demande cinq wagons de... si, disons, Air France vous commande cinq wagons de fuel, ça va être un train qui va partir de cinq wagons puis qui va se rendre à Pearson puis...

M. ROBERT IASENZA :

Bien, pour le faire de façon plus efficace, évidemment...

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, là.

M. ROBERT IASENZA :

... il y a une consommation qui se fait jour à jour à jour à l'aéroport. Donc, on sait qu'à chaque journée, mettons à Pearson, tu as 6 millions de litres qui sont consommés à chaque jour. Donc, c'est sûr que tu as 24 à 25 wagons qui vont partir chaque jour. Et de ces 24 à 25 wagons, l'inventaire est divisé par compagnie aérienne.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, de toute façon, on attend un complément d'information pour ce qui est de la désignation; est-ce que c'est des wagons dédiés ou c'est à la demande du... c'est le transporteur qui choisit vos wagons, là. S'il vous plaît, nous préciser ça, c'est important.

Je reviendrais encore pour ce qui est du transport ferroviaire. Écoutez, l'actualité récente nous rappelle un événement qui s'est déroulé quand même il y a quelques années. Il y a un débat qui tournait autour des équipements, les fameux wagons qu'on appelle les DOT-111, ce qu'on a compris de l'actualité c'est qu'il y avait une relève de ces équipements-là qui allait se faire à terme.

Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu comment ça fonctionne pour ce qui est de la qualité des équipements ou les exigences éventuelles que vous avez exigées de la part des transporteurs de produits pétroliers?

M. LOUIS PAIEMENT :

Les grandes lignes, par 2025, tous liquides inflammables devront être dans les nouveaux types de wagons. Présentement, ce sont les pétroles bruts qui doivent être dans les nouveaux types de wagons. Puis ça, il y avait la « Protective Order », la note préventive qui prévalait jusqu'à la modification réglementaire en juillet dernier. Là, c'est intégré à la réglementation et ces

produits-là doivent être dans les nouveaux types de wagons ou les DOT-111 renforcés avec jackets.

2023, il va y avoir des ajouts au niveau des produits qui vont être intégrés, mais par 2025, tout liquide inflammable devra être dans le nouveau genre de wagon.

LE PRÉSIDENT :

Incluant les produits raffinés du type jet fuel?

M. LOUIS PAIEMENT :

Oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Excusez-moi de faire du coq à l'âne, on a parlé de navigation tout à l'heure, on a parlé aussi de bateau. Le transporteur envisage aussi du transbordement par barge. Est-ce que les mêmes règles s'appliquent?

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Tout à fait. Les mêmes systèmes de protection que nous avons en place, les safety net qu'on a à la sécurité maritime s'appliquent aussi pour les barges, le transport par barge. À la distinction que si ce sont des navires canadiens, donc des barges autopropulsées canadiennes, elles vont être certifiées par le gouvernement du Canada et non des navires étrangers. Donc, on a des informations plus détaillées sur l'état de ces barges-là, et cetera. Mais le plan national d'inspection cible aussi les navires canadiens.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de cette précision. Je vous remercie beaucoup, Monsieur, de votre collaboration.

PÉRIODE DE QUESTIONS
M. MARC LESSARD

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Marc Lessard, s'il vous plaît. Oui, Monsieur Boivin?

M. STEVE BOIVIN :

Je voudrais juste rajouter, maintenant qu'on est dans les mesures d'urgence avec maritime et ferroviaire – ferroviaire je vais passer rapidement, mais à votre attention, je crois qu'il faut prendre en compte le *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés*. Puis lorsqu'on parle de mesures d'urgence, on parle toujours de l'importance de l'arrimage des plans entre les différents types d'intervenants.

Donc, pour le ferroviaire, on a beaucoup, beaucoup d'interrogations sur l'évaluation des conséquences qui est édictée dans ce règlement-là et qui ne prend pas en compte les évaluations de risques faites par les partenaires provinciaux.

Par contre, si on va dans le maritime, ça, c'est un autre modèle. Nous, on a une très, très belle relation avec la Garde côtière, avec Transports Canada. Effectivement, comme mon collègue à ma gauche mentionnait, le *Plan de protection des océans*, le gouvernement du Québec, dans la stratégie maritime, a développé un nouveau projet qui s'appelle le Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes, puis son but ultime fait dans stratégie maritime, c'est d'aller faire l'arrimage entre l'interface maritime et terrestre pour tous les types d'interventions, donc fédérale, provinciale et municipale et privée.

J'ai retrouvé, en cherchant sur Internet rapidement, il y a un BAPE, je ne sais pas quelle année, mais il y a un document qui s'appelle DB-52.2 qui a été déposé par nos collègues du ministère de l'Environnement à ce BAPE-là sur les effets liés à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles et des nappes phréatiques des Îles-de-la-Madeleine, notamment ceux à l'exploration et l'exploitation gazière. C'est un document qui a été déposé – excusez, j'ai parlé vite, là –, mais je peux vous le réacheminer, c'est sur votre site Internet, et c'est les lignes directrices concernant l'alerte.

Ma dernière intervention, c'est ça, c'est que dans le maritime, le système, la *Loi de la marine marchande*, le *Régime canadien sur les déversements d'hydrocarbures* est très, très, très fonctionnel, et avec la Garde côtière et le ministère de l'Environnement, on a arrimé nos processus opérationnels de façon conjointe depuis une dizaine d'années.

1270 Alors, le risque est là, mais beaucoup mieux géré que le ferroviaire. Le ferroviaire, on a beaucoup plus de misère à améliorer l'alerte aux citoyens, à améliorer l'arrimage des plans d'opération. C'est très difficile; très, très, très difficile.

1275 Alors, moi, je veux juste mentionner ça, que pour le maritime on a une belle liaison avec Transports Canada et la Garde côtière.

LE PRÉSIDENT :

1280 Pourquoi c'est difficile?

M. STEVE BOIVIN :

1285 Écoutez, on a rencontré le CN pour établir un protocole d'entente sur l'alerte suite à Mégantic. Il y avait beaucoup d'enjeux ferroviaires après Mégantic. Et la Directive 32, la Directive 36 de Transports Canada est sortie puis là, on a vu le nouveau *Règlement sur les itinéraires clés* qui parlait d'évaluation du risque. Alors nous, on a envoyé une lettre officielle pour demander d'être participants à cette évaluation du risque, parce qu'on a beaucoup de données sur les géorisques, les inondations et tout, et tout, et puis on a reçu une lettre pour nous dire que c'était entre la compagnie ferroviaire et la municipalité et pas d'autres intervenants.

1290 C'est, grosso modo, la réponse qu'on a reçue puis je trouve que... étant donné que les municipalités sont nos clients en mesures d'urgence, en gestion des risques, on aurait aimé être interpellés plus grandement là-dedans. Donc, c'est un autre mode. Mais on travaille, ce n'est pas fermé, mais c'est plus long comme approche, tandis que dans le maritime, c'est intégré. Il y a une réponse régionale québécoise très, très, très forte avec les intervenants qui va très bien. Et qui va s'améliorer avec le *Plan de protection des océans* puis le CEGRIM, le Centre d'expertise que le gouvernement du Québec a mis en place.

LE PRÉSIDENT :

1300 O.K. Là, vous dites que, bon, vous avez eu la réponse comme de quoi que ça se passait entre la municipalité puis le transporteur ferroviaire?

M. STEVE BOIVIN :

1305 Puis le transporteur.

LE PRÉSIDENT :

1310 O.K. Mais vous n'en savez pas plus, O.K. Puis l'écho que vous avez de la part des municipalités avec qui vous êtes en relation, est-ce qu'il y a eu réellement des contacts avec l'entreprise ferroviaire puis la municipalité pour essayer d'y voir une meilleure intégration dans les mesures d'urgence?

1315 **M. STEVE BOIVIN :**

C'est difficile, parce qu'effectivement... là, je ne me souviens plus, peut-être que je pourrais me faire aider par monsieur Paiement, mais les compagnies ferroviaires peuvent, doivent, même, je pense, depuis Mégantic, livrer le stock qui passe annuellement – je ne me souviens plus c'est quelle directive, en tout cas –, et aussi on a demandé d'avoir accès à ça, à ces stocks de matières dangereuses qui passaient sur le territoire. Quand j'ai appelé à CANUTEC pour me faire inscrire, la réponse, on m'a demandé : « C'est pour quelle ville? » J'ai dit : « Non, pour toutes les villes. » Et la réponse : ce n'était pas possible, parce que les compagnies ferroviaires n'acceptaient pas de nous livrer cette donnée-là.

1325

LE PRÉSIDENT :

Alors, qu'ils livraient aux municipalités?

1330 **M. STEVE BOIVIN :**

Oui. Puis ils les livrent unitairement par entente confidentielle. Alors, c'est dur d'avoir un portrait d'ensemble, d'intégrer l'ensemble des risques, parce que c'est segmenté par municipalité.

1335 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. On compartimente l'information.

M. STEVE BOIVIN :

1340

Oui. Et juste pour faire un complément pour l'histoire de l'évaluation des risques sur le *Règlement des itinéraires clés*, vous me demandez quel est... on ne peut pas savoir qu'est-ce qui se passe entre la municipalité et la compagnie ferroviaire. On ne connaît même pas les échanges, on ne sait rien.

1345

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Monsieur Saint-Mleux.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Saint-Mleux, oui? Là, vous parlez à titre de CMMI?

M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :

Bien, je vais parler à titre de Centre de sécurité civile, qui est membre du CMMI. Le Centre de sécurité civile étant l'entité responsable à Montréal à titre d'agent planificateur des mesures d'urgence en vertu de l'ordre préventif, feu, l'ancien ordre préventif 32 et maintenant 36, de recevoir les informations périodiques et annuelles des compagnies ferroviaires.

Donc, effectivement, les compagnies ferroviaires de catégorie 1 fournissent bel et bien les informations liées au transport de matières dangereuses au Centre de sécurité civile qui reçoit ces informations-là pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal. Donc, l'île de Montréal au complet.

Je vous dirais qu'effectivement, la difficulté de recevoir ces informations varie selon les différents transporteurs. Donc, de façon générale, effectivement, nous recevons bien ces informations. Ce sont des données qui, en vertu de l'ordre de Transports Canada, viennent quantifier selon la substance, donc selon les matières qui circulent, le nombre de wagons de façon trimestrielle et de façon annuelle passée.

Donc, on a des données sur le passé de ce qui circule sur l'île de Montréal. Je vous dirais qu'en fonction du fait qu'il y a énormément, il y a quand même beaucoup, et je n'ai pas les chiffres devant moi, mais en fonction de la nature, du nombre, de la quantité qui circule, effectivement, il y a des difficultés aussi à traiter cette information-là et à faire un portrait.

Ce qui est important aussi de comprendre, c'est que ces informations-là doivent servir spécifiquement à la planification des mesures d'urgence. À Montréal, le Service de sécurité incendie a comme rôle d'agir comme premier acteur en situation de mesures d'urgence advenant un incident ferroviaire qui pourrait impliquer des matières dangereuses sur l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

Puis pour ce qui est justement de l'élaboration du plan de mesure d'urgence de la Ville de Montréal, est-ce que ça a eu une incidence d'avoir en main ces informations?

M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :

Ça vient compléter l'information dont on disposait pour justement aider à la planification au niveau des interventions du Service de sécurité incendie, entre autres. Le Service de sécurité incendie a comme mandat d'être en mesure de pouvoir intervenir partout sur le territoire, est muni d'une unité spécialisée en intervention de matières dangereuses, qui est située à la caserne 29, et donc oui, ces informations-là nous permettent de bonifier notre état de préparation.

Cependant, considérant le nombre... ce que je veux dire, c'est que ces informations-là sont également venues confirmer que toutes les catégories de type de matières dangereuses qui peuvent circuler sur l'île de Montréal, bien, circulent bel et bien sur l'île de Montréal et, que peu importe, il est essentiel pour le service de sécurité incendie de Montréal et l'organisation de sécurité civile de l'île de Montréal d'être prêts à intervenir, peu importe la nature de matières dangereuses qui pouvaient circuler.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie beaucoup pour ces compléments d'information. On a fait la recherche depuis, c'est le rapport 297 et on va se référer à votre documentation qui va être rendue disponible sur le site Internet.

Je m'excuse auprès de monsieur Lessard d'avoir tardé à vous céder la parole. Écoutez, c'est un vaste sujet, j'ai fait l'appel de monsieur Lessard pour qu'il vous soumette des questions, mais soyez assurés qu'on va revenir sur le sujet. On a quelques autres questions ou précisions à vous demander pour vraiment préciser en matière de risque de transport.

Alors, Monsieur Lessard, en m'excusant, la parole est à vous.

M. MARC LESSARD :

Il n'y a pas de quoi. Je suis ici pour en apprendre, et effectivement, ça devient même étourdissant.

J'ai deux questions, je vais les poser en même temps, elles sont très liées, ça concerne les consultations de la CMM. En fait, il y a eu des consultations l'hiver dernier, j'oublie les dates, et

1430 puis il y a eu des recommandations. Le rapport est disponible, il a été déposé et tout ça. J'aimerais savoir si le promoteur s'est fait une tête sur les différentes recommandations, s'il y en a qui sont irrecevables, par exemple pour le promoteur, de ces recommandations de ce rapport-là de la CMM, et il y en a une en particulier – ça, c'est ma deuxième question –, ça concerne le trajet de l'oléoduc, celui qui va relier le site à Trans-Nord près de la 40 autour de sept kilomètres.

Pour l'instant, on ne sait pas trop. Le promoteur n'a pas encore fait le choix, il y a deux options.

1435 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça a été choisi. Le promoteur a confirmé son choix.

1440 **M. MARC LESSARD :**

Et à ce moment-là, est-ce que c'est celui qui est recommandé par la CMM?

LE PRÉSIDENT :

1445 Alors, deux questions. Une question générale, c'est-à-dire dans quelle mesure allez-vous donner suite aux recommandations du rapport de consultation de la CMM? Et l'autre élément, ça porte sur le choix que vous avez fait en fonction de la recommandation qui avait été faite dans le rapport.

1450 **M. ROBERT IASENZA :**

1455 On a donné suite, ensuite on a déposé la lettre de CIAM. Oui, c'est la lettre qu'on a répondu à la CMM suite aux audiences publiques et les recommandations. Et, en fait, il y a la recommandation de suivre l'emprise de... l'autre option, qui a été rejetée pour le pipeline, et c'était un pipeline qui passait partiellement sur des terrains du CN.

1460 Et donc, suite à des discussions, on voulait, on essayait d'avoir cette route, mais suite à des discussions et une analyse approfondie par CN, ils nous ont informés qu'à cause des exigences d'ingénierie et des contraintes sur leurs infrastructures d'avoir un pipeline à proximité, ils n'étaient pas capables d'accepter notre proposition. Et donc, il a fallu rejeter ça et on est rendu avec le trajet choisi.

M. MARC LESSARD :

1465 Et qui est lequel?

LE PRÉSIDENT :

Qui est l'option 7. C'est bien ça?

1470

M. ROBERT IASENZA :

Sept kilomètres, oui.

LE COMMISSAIRE :

1475

Sept kilomètres, oui.

M. ROBERT IASENZA :

1480

Sept kilomètres, on peut vous donner le chiffre.

LE PRÉSIDENT :

1485

Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Oui, c'est l'option qui mesure sept kilomètres et qui passe par le Sud-Ouest, en fait, avant de remonter puis de faire le grand tour.

1490

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour vos questions, Monsieur Lessard.

1495

M. MARC LESSARD :

Pour l'ensemble des recommandations, est-ce que...

LE PRÉSIDENT :

1500

Bien, monsieur a déposé une lettre. Alors, il suffirait d'en prendre connaissance, au besoin vous pouvez nous revenir pour des précisions.

1505 **M. MARC LESSARD :**

Merci.

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Lessard. Alors, Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

1515 J'aimerais juste valider avec la CMM pourquoi ils avaient privilégié une option plutôt que l'autre, parce que dans le fond, à moins d'avoir des cas particuliers, dans les deux cas, il y a des secteurs résidentiels qui sont à peu près à des distances équivalentes des trajectoires ou des options proposées.

1520 **M. MICHEL ALLAIRE :**

Il faudrait que je pose la question et puis je pourrais vous revenir sur le sujet...

LE COMMISSAIRE :

1525 D'accord.

M. MICHEL ALLAIRE :

1530 ... la raison pour quoi. Première impression, par contre, c'est probablement l'option privilégiée qu'on a entendue pendant la consultation publique, mais je confirmerai.

LE COMMISSAIRE :

1535 Mais s'il y a d'autres raisons, oui. O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1540 Alors, peut-être simplement, vu qu'on parle du pipeline de raccordement, vous avez répondu en partie hier pour ce qui est du raccordement à deux pipelines, dépendamment de l'approvisionnement, c'est soit Montréal, soit Pearson, c'est vous qui allez en être propriétaires? Le pipeline de raccordement jusqu'au pipeline Trans-Nord.

1545 **M. ROBERT IASENZA :**

Celui de sept kilomètres, oui. CIAM serait propriétaire.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

C'est vous qui allez le gérer?

M. ROBERT IASENZA :

1555 Absolument, oui.

LE PRÉSIDENT :

1560 O.K. C'est quoi les mesures d'inspection puis de sécurité que vous allez appliquer, en quelque sorte, pour préserver l'intégrité de l'infrastructure?

M. ROBERT IASENZA :

1565 Il y a plusieurs mesures qu'on va appliquer, notamment il y a des inspections par sonde à l'intérieur du pipeline qu'on peut faire. Ça va être conçu de telle façon que c'est possible de passer la sonde. Il y aura de la protection cathodique anticorrosion, si vous voulez, pour s'assurer une bonne protection cathodique. Il y aura des systèmes de détection de fuites, un monitoring sur le carburant qui passe à travers la ligne. Il y aura un revêtement sur le pipeline aussi pour des fins d'anticorrosion et ils seront installés avec une membrane dessus et enregistrés avec Info-
1570 Excavation pour être sûr que dans le cas d'excavations dans la vicinity de ce pipeline-là, il y aura de signes que le pipeline est là.

LE PRÉSIDENT :

1575 O.K. Pour ce qui est du raccordement au pipeline PTNI, est-ce que vous avez besoin d'une autorisation quelconque de l'Office national de l'énergie ou, je veux dire, est-ce que c'est le PTNI qui lui doit faire une démarche pour aviser l'ONÉ du raccordement de votre pipeline? Comment ça marche, le mariage, en quelque sorte, entre votre pipeline et celui de PTNI?

1580 **M. ROBERT IASENZA :**

On a abordé la question avec PTNI parce qu'on a fait une demande de connexion chez PTNI. Ils nous ont confirmé que ça ne prend pas une autorisation de l'ONE, et donc, pour nous, il

1585 s'agit tout simplement de coordonner avec les équipes techniques de PTNI pour assurer une connexion à leur standard pour le réseau.

Donc le tout, encore, le tout de leur pipeline serait sous le régime de l'ONE. Donc, il y a des règles à suivre, sûrement, et donc on doit tout simplement suivre les règles de connexion.

1590 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Une autre question qui est bien accessoire. Le pipeline qui va relier le site 1 au site 2, il est souterrain?

1595 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui. C'est une conduite, excuse-moi, c'est une conduite. En termes de définition, ce n'est pas un pipeline, mais c'est une conduite, conduite souterraine.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., c'est une conduite souterraine. Vous pouvez faire un by-pass aussi par-dessus, parce que traverse la rue Notre-Dame quand même, là?

1605 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui. Bien, il peut aller hors terre, mais je pense que selon les discussions qu'il va falloir faire avec la Ville, on va essayer de faire ce que la Ville préfère, et je pense qu'ils vont préférer ça sous terre.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

C'était juste de savoir, je veux dire, bon, arriver et départ de ce pipeline-là va être dans votre enclos, dans votre emprise sécurisée?

1615 **M. ROBERT IASENZA :**

Absolument. Ça part du site numéro 1, ça traverse la rue Notre-Dame et ça rentre au site numéro 2.

1620 **LE PRÉSIDENT :**

Qui sont deux sites sécurités?

M. ROBERT IASENZA :

Deux sites sécurisés.

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y aura pas de tête de conduite qui serait à l'extérieur de votre emprise.

M. ROBERT IASENZA :

Non. Ce n'est pas prévu.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Et au site numéro 2, il se passe quoi? Parce que dans l'étude d'impact on a différentes versions. On nous dit que ça part du site 1 à PTNI, des fois c'est le site 2 sur certaines cartes, est-ce qu'on pourrait avoir une idée de la conception à partir du site 1, comment ça va au site 2, comment ça traverse le site 2 puis comment ça...

M. ROBERT IASENZA :

On peut le simplifier, oui.

LE COMMISSAIRE :

Oui?

M. ROBERT IASENZA :

Oui. Ça part, je peux le dire verbalement aussi, si vous voulez avoir plus d'information, on peut le soumettre.

LE COMMISSAIRE :

Une image vaut mille mots, mais je vais écouter votre explication.

M. ROBERT IASENZA :

O.K. Donc, il y a le pipeline qui part du site numéro 1 et qui s'en va directement se raccorder au PTNI. La conduite de raccordement entre le site 1 et le site 2 c'est un autre pipeline, c'est un autre tuyau, excusez-moi, séparé. Donc, il y en a deux qui partent du site numéro 1, il y en a un qui termine au site numéro 2, c'est la conduite de raccordement. Le deuxième part du site numéro 1, mais il continue jusqu'au point de connexion de PTNI, mais il n'y a rien à faire avec le site numéro 2.

LE COMMISSAIRE :

Mais c'est ça, mais sur la cartographie, on a effectivement les tuyaux qui partent du site numéro 2. Ça fait que si vous pouviez nous rectifier cette configuration-là?

M. ROBERT IASENZA :

Absolument. Absolument.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup.

M. NICOLAS DZIASKO :

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. NICOLAS DZIASKO :

J'ai peut-être des éléments de plus concernant le trajet.

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

M. NICOLAS DZIASKO :

1705 Comme on est dans le sujet.

LE PRÉSIDENT :

1710 Là, on parle de l'option 7 du promoteur?

M. NICOLAS DZIASKO :

1715 Oui. En fait, vous comprendrez que Montréal-Est, pour la Ville de Montréal-Est, le scénario du projet actuel est peut-être le moins intéressant. On veut éviter le plus souvent possible d'avoir ce type d'infrastructure là en dessous des emprises publiques. Et il y a quelques années, nous avons soumis au promoteur l'idée de voir d'autres options que celle qui est retenue aujourd'hui. Et l'une des options avait été, bien entendu, le prolongement de Joseph-Versailles, celui qui est aussi recommandé par la CMM, puis les éléments de réponse, pourquoi est-ce qu'on n'est pas capable de le faire? C'est que vous savez que Shell, après son démantèlement, était propriétaire de certains terrains, puis dans sa clause de vente, a ajouté la non-possibilité de pouvoir passer ce type d'infrastructure là sur ses anciens terrains, même s'ils ne lui appartenaient plus. Ce qui fait en sorte que même ce projet qui aurait été la meilleure option pour nous aussi n'est plus possible.

1720
1725 Donc, ce qui explique aussi que le scénario du sept kilomètres a été finalement retenu, de ce que j'ai pu comprendre. Mais ça a été le dernier envisagé par la Ville, mais ça reste qu'il est accepté tel quel par nos élus.

LE PRÉSIDENT :

1730 Alors, merci de ces précisions.

LUC FALARDEAU

1735
LE PRÉSIDENT :

Alors, j'appellerais maintenant, monsieur Luc Falardeau, s'il vous plaît.

1740 Alors, juste avant de vous céder la parole, Monsieur lasenza, vous aviez un point, une précision à apporter? Non? Je m'excuse.

Alors, Monsieur Falardeau, la parole est à vous.

M. LUC FALARDEAU :

Bonjour, Monsieur Bergeron. Hier, on avait mentionné, on a répondu à une question concernant les vapeurs d'hydrocarbures qui seraient contenues à même les bateaux lors du transbordement du carburant.

Il y a certains endroits, comme au terminal de Valero à Montréal, où il y a des tours pour capter le carburant, puis même, possiblement même le brûler et j'aimerais que quelqu'un, une personne-ressource puisse me confirmer ça.

Et aussi, savoir pourquoi dans le cas du terminal de Valero, on a utilisé des infrastructures fixes pour capter et brûler le carburant, si c'est le cas, et pourquoi pas aussi au site du CIAM?

Une des choses qui me préoccupent, entre autres, c'est les vapeurs d'hydrocarbures. On a mentionné qu'une fois qu'elles sont vidées, qu'il y aurait un ballast qui pourrait être rempli pour le bateau, pour le retour des pétroliers sur le fleuve, et on avait même dit que les transporteurs maritimes seraient intéressés à reprendre, peut-être, du carburant ou d'autres liquides pour le voyage de retour.

Donc, dans ces autres liquides-là, est-ce qu'il y aurait de l'essence ou du diesel ou d'autres types de carburants qui pourraient être fournis soit par Suncor, Valero, Shell, Vopak, qui sont à côté, et est-ce qu'il y aurait, si c'est le cas, est-ce qu'il y aurait des conduites additionnelles, si je peux dire, entre les sites voisins et le site numéro 1?

LE PRÉSIDENT :

Oui. Alors, écoutez. Essentiellement, je comprends deux questions de votre intervention, c'est-à-dire les pratiques de Valero en matière de récupération pour ce qui est du transbordement en fonction des tours; puis, 2, le ballastage puis l'éventuel lien qui pourrait être fait pour ce qui est des bateaux qui pourraient repartir chargés au lieu de ballast en fonction des produits qui sont distribués dans le port de Montréal.

M. LUC FALARDEAU :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

Je résume ça?

M. LUC FALARDEAU :

C'est pas mal ça, et à quel endroit ces bateaux-là seraient rechargés? Est-ce qu'ils seraient rechargés sur le site même ou ils devraient se déplacer?

LE PRÉSIDENT :

Là, on embarque sur une troisième question.

M. LUC FALARDEAU :

Bien, vous voyez le genre d'interrogation que j'ai, parce que les normes pour les carburants plus volatiles, comme l'essence puis le diesel, ne sont pas les mêmes au niveau de la conception du site numéro 1 que des normes pour le kérosène, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, écoutez, les pratiques de Valero en matière de transbordement puis de récupération des émissions, est-ce que vous avez des détails qui nous permettraient de mieux saisir la comparaison qu'on essaye de voir?

M. ROBERT IASENZA :

Je ne peux pas parler au nom de leurs opérations, je n'ai pas les détails. Mais normalement, ces systèmes-là sont pour l'essence et pour les produits un peu plus, beaucoup plus volatiles. Et donc, il faut se rappeler que pour nous, c'est le carburant d'aviation qui est à la base du Jet A, c'est à la base du kérosène. Donc, les émissions sont beaucoup, beaucoup moins fortes.

Et, en plus, il faut se rappeler que dans l'analyse, dans la modélisation de l'air, en fait, on a considéré tous ces effets et nos émissions sont sous les normes.

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça serait en fonction de la nature même du produit à transborder qui fait que...

M. ROBERT IASENZA :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Je comprends pour ce qui est de Valero. Oui, puis juste un instant... O.K., on va régler le ballast après. Monsieur Chevretils?

M. GABRIEL CHEVREUILS :

Oui. Je ne parlerais pas nécessairement du cas de Valero spécifiquement, mais il y a plusieurs cas, dont celui de Valero, différents terminaux. Comme vous le disiez, la réglementation demande qu'il y ait de la destruction de vapeur pour les produits qui sont volatils, spécifiquement l'essence. La réglementation ne s'applique pas justement aux produits qui ne le sont pas ou très peu comme c'est le cas du kérosène. Puis dans ce cas-là il y a différents types d'équipements, mais généralement c'est vraiment une destruction qui est thermique. Quand il y a le chargement, par exemple d'un bateau, les vapeurs sont retournées vers cet équipement-là qui les brûle pour éviter qu'elles soient émises à l'atmosphère. Mais dans le cas de kérosène, la réglementation ne demande pas ce type d'équipement là, étant donné que c'est beaucoup moins volatile.

LE PRÉSIDENT :

Bon. L'autre volet de votre question concernant le transbordement possible d'autres produits après livraison du jet fuel à votre terminal – on comprend de la question de monsieur Falardeau, est-ce qu'il y aurait une possibilité pour vous de développer un volet qui permettrait éventuellement à ce type de bateau là de faire des chargements d'autres produits qui sont déjà disponibles dans le port de Montréal, de façon à éviter que ces bateaux-là puissent repartir allège, comme on dit?

M. ROBERT IASENZA :

C'est une opération qui est carrément hors de notre contrôle. Après qu'ils soient déchargés, ils vont ailleurs. On ne peut pas contrôler où est-ce qu'ils vont aller ailleurs, là. Ce n'est pas quelque chose de connu pour...

LE PRÉSIDENT :

Mais vous n'envisagez pas dans vos cartons d'éventuellement développer une approche qui permettrait...

M. ROBERT IASENZA :

Pas en ce moment-là, non.

LE PRÉSIDENT :

... à ces transporteurs-là de remplir puis de partir avec un autre produit qui serait disponible dans le périmètre du port.

M. ROBERT IASENZA :

Non.

LE PRÉSIDENT :

Donc, pour vous, vous n'avez pas analysé ni envisagé cette possibilité-là.

M. ROBERT IASENZA :

Non.

LE PRÉSIDENT :

Alors, voilà pour vos réponses, Monsieur Falardeau.

M. LUC FALARDEAU :

Ça, c'était mon premier thème de questions.

LE PRÉSIDENT :

Pardon?

M. LUC FALARDEAU :

C'était mon premier thème de questions.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Alors, il suffira de vous inscrire à nouveau, Monsieur, au registre. Il y avait deux éléments, c'est-à-dire Valero et le ballastage qu'on vient de répondre. Alors, je vous invite à vous inscrire à nouveau au registre puis on pourra répondre à vos autres questions.

Monsieur Haemmerli.

LE COMMISSAIRE :

Oui, peut-être juste voir avec monsieur Dagenais, parce que j'ai une carte du port de Montréal sous les yeux. Est-ce qu'il y a des terminaux de vrac liquide à proximité?

M. DANIEL DAGENAIS :

Oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

À quelle distance à peu près ou quel numéro?

M. DANIEL DAGENAIS :

Ah, quelques centaines de mètres, là. Il y a des installations de mazoutage un peu plus loin vers l'ouest. Il y a des points de transbordement pour Shell un peu plus loin vers l'est, puis on descend, on peut... en fait, on se trouve à croiser aussi les installations de Valero, puis ultimement, en se dirigeant vers l'est, on traverse aussi les installations de Suncor.

LE COMMISSAIRE :

D'accord. Donc, il y a un paquet de possibilités autour finalement pour les compagnies pour éventuellement...

M. DANIEL DAGENAIS :

Oui, mais il faut comprendre qu'à chaque fois qu'on prend un nouveau produit, bien, il y a naturellement question de contrôle de la qualité, donc, naturellement, si on a transporté du kérosène à l'entrée, idéalement on essaie de garder la même commodité à l'intérieur des citernes, sans quoi on s'oblige ou on s'impose un lavage.

1940 Ça fait que souvent les contrats de transport sont négociés longtemps à l'avance. On n'aime pas tellement laisser ça seulement qu'à la dernière minute, ça fait que donc, les navires ont probablement déjà des commandes ou des instructions très claires suite au déchargement aux installations de CIAM.

LE COMMISSAIRE :

1945 Mais là, vous venez de m'ouvrir une autre porte.

M. DANIEL DAGENAI :

1950 Désolé?

LE COMMISSAIRE :

1955 Non, non. Non, non, c'est très bien. L'installation de lavage ou, en tout cas, le processus de nettoyage du bateau, est-ce que ça se fait, est-ce que c'est faisable dans le périmètre du port de Montréal?

M. DANIEL DAGENAI :

1960 Oui.

LE COMMISSAIRE :

1965 Est-ce qu'il y a des installations qui permettent de le faire?

M. DANIEL DAGENAI :

1970 C'est possible. Oui, c'est possible. Bien, en fait, c'est fait à l'intérieur même du navire, là. Ça fait qu'on comprend qu'on n'a pas besoin de se déplacer, techniquement...

LE COMMISSAIRE :

1975 Mais on a des résidus dont il faut disposer?

M. DANIEL DAGENAI :

Tout à fait, et il faut en disposer aussi selon la réglementation. Vous avez tout à fait raison. Ça fait que donc, lorsque le navire est immobilisé chez nous, sans activité, mais c'est pour cette activité-là, disons, de nettoyage des soutes, de la cale, bien, effectivement, il y a un suivi par la suite. On s'assure que soit que ces liquides-là sont préservés à bord du navire pour être disposés à un moment ultérieur ou disposé directement ici à Montréal à travers un réseau d'entrepreneurs qui sont autorisés ou... bien, c'est ça autorisés.

LE COMMISSAIRE :

Ça va, merci.

M. DANIEL DAGENAI :

Bienvenue.

LE PRÉSIDENT :

Peut-être un point complémentaire. La pratique qui est suggérée par monsieur Falardeau, à votre connaissance, est-ce que ça se fait? Est-ce que c'est l'exception, est-ce que c'est courant?

M. DANIEL DAGENAI :

Non, ça se fait.

LE PRÉSIDENT :

On comprend que c'est d'optimiser quand même le réseau de transport?

M. DANIEL DAGENAI :

Tout à fait. Vous savez, les coûts et per diem de l'opération d'un navire de ces tailles-là sont relativement élevés. Ça fait que donc, il y a tout avantage à aller chercher du transport dans les deux sens, avoir un transport bidirectionnel dans le fleuve et d'utiliser cette opportunité-là.

Ça fait que donc, il y a toujours un moyen d'utiliser un navire, mais ce n'est pas aussi simple que ça à cause des problématiques qu'on vous a mentionnées. Puis il y a aussi toute la question du « vetting ». Chaque navire a des autorisations pour certaines classes de produits, donc il faut s'assurer aussi que le navire est conforme pour le transport du prochain produit qu'on anticipe le

charger. Ça fait que donc, il y a toute une série d'étapes à remplir, c'est pour ça qu'il n'y a pas d'improvisation, véritablement, dans ce milieu-là.

Tantôt, je reprendrais le commentaire général du monsieur de la sécurité civile – monsieur Boivin, je crois? – qui disait qu'il y a un encadrement assez sévère puis assez strict et rigoureux. Ça fait juste écho à ça, là. Il n'y a pas véritablement d'improvisation. Ce n'est pas parce qu'un navire est levé que là, tout d'un coup, la lumière s'allume sur le dôme du navire, puis là, il y a quelqu'un d'autre qui peut embarquer à bord. Ça ne marche pas comme ça, là.

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie de ces précisions, Monsieur Dagenais. Alors, écoutez, la commission va prendre une pause de 10 minutes et nous allons vous revenir avec la suite du questionnement.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons reprendre nos travaux. Oui, avez-vous quelque chose de particulier, Monsieur?

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Je voulais vous faire part des infographies que j'avais... je ne sais pas si les gens sont intéressés? Je voulais vous faire part des infographies qu'on a sorties pour le Plan de protection des océans, que les gens seraient intéressés à avoir cette information-là. Donc, je ne sais pas où la déposer.

LE PRÉSIDENT :

Que vous souhaiteriez déposer pour la commission, pour les besoins de la commission?

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Bien, besoins de la commission et aussi pour les...

LE PRÉSIDENT :

Alors, il suffira de prendre entente avec madame Carrier à l'arrière, déposez les documents, nous, on va les rendre disponibles sur notre site Internet.

M. CÉDRIC BAUMELLE :

Excellent.

LE PRÉSIDENT :

Les gens pourront y avoir accès. Merci beaucoup.

RÉAL BERGERON

LE PRÉSIDENT :

Alors, le registre est encore ouvert. J'inviterais maintenant monsieur Réal Bergeron, s'il vous plaît, à nous soumettre ses questions.

M. RÉAL BERGERON :

Bonjour. Tantôt, on parlait de l'historique des déversements dans le fleuve Saint-Laurent. En septembre 2010, il y a eu un important déversement de pétrole dans le fleuve en provenance d'un réservoir de la compagnie Suncor. Il y avait eu une fuite dans leur réservoir et aussi une fuite dans le bassin de rétention. C'est d'ailleurs des odeurs d'hydrocarbures qui ont alerté les résidents pour qu'il y ait eu des interventions.

Mes deux questions c'est, est-ce qu'une situation semblable pourrait se produire pour le projet CIAM? Et, deuxièmement, lors de ce déversement, quelles interventions ont été faites pour contenir le déversement et s'il y a eu des impacts environnementaux?

LE PRÉSIDENT :

Là, on parle du dossier de Suncor dont vous faites référence?

M. RÉAL BERGERON :

Oui. Voilà, voilà.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, écoutez, bien d'abord au promoteur? Nous expliquer dans quelle mesure il serait possible qu'il y ait un déversement ou encore, on se fait expliquer à l'avance qu'est-ce qui est arrivé à Suncor. Je pense que ça serait peut-être mieux, là, une question de compréhension, compte tenu que monsieur Bergeron fait référence à l'événement de Suncor. Est-ce que les gens de la sécurité civile Montréal, est-ce que vous êtes à même de pouvoir nous donner l'information à ce sujet-là? Monsieur Dagenais, non?

M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :

Vous comprendrez, si j'ai bien compris la question, qu'on parlait d'un événement de septembre 2010?

LE PRÉSIDENT :

Exact.

M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :

Il faudrait que je vérifie du côté du service de sécurité incendie quelle est la nature des interventions qui auraient pu être réalisées à cette époque-là. Je n'ai vraiment pas l'information ici.

LE PRÉSIDENT :

Alors, s'il vous plaît, peut-être compléter l'information. Vous allez comprendre qu'évidemment on ne peut pas se référer à un événement particulier puis le comparer en fonction des mesures que le promoteur pourrait éventuellement prendre. Toutefois, on peut soumettre la question au promoteur, à savoir c'est quoi les probabilités qu'il y ait un déversement quelconque, c'est quoi le pire risque qu'il pourrait y avoir puis c'est quoi les mesures que lui envisage pour contenir en quelque sorte ces déversements.

M. ROBERT IASENZA :

2135

On l'a analysé, ce risque-là, avec notre expert. Et avec les mesures qu'on va mettre en place, les mesures d'intervention qu'on va mettre en place dans l'ensemble, ce risque, la probabilité est très, très faible.

2140

Les mesures qu'on peut prévoir mettre en place c'est une digue de confinement moderne qu'on serait capables de tester de temps en temps, son fonctionnement. Et, en plus, la digue s'en va vers un point de sortie et il y aura des vannes d'urgence qui pourront fermer aussi dans le point de sortie pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuite à l'extérieur de la digue.

2145

Donc, il y a vraiment le volet prévention qu'on va cibler, mais je pense que la deuxième question était : dans un tel événement qu'est-ce qu'on prévoit faire?

2150

Bien, premièrement, il y aura un focus sur les plans d'urgence. Évidemment, on va avoir des plans d'urgence. Ce n'est pas la première fois qu'on doit développer ces plans, on les a partout au Canada. Donc, ces plans d'urgence seront coordonnés avec les organisations qui sont dans le secteur et beaucoup sont ici aujourd'hui – donc, le CIMEQ, la Garde côtière, le Port de Montréal –, pour avoir une intervention rapide dans un tel cas.

2155

Mais dans l'ensemble de l'étude qu'on a faite, la probabilité est faible, et donc le risque est faible.

LE PRÉSIDENT :

2160

Peut-être préciser, est-ce que vous allez avoir une brigade d'urgence? Est-ce que vous allez former vos employés, est-ce que vous allez avoir une brigade d'urgence à l'interne à même votre équipe d'employés?

M. ROBERT IASENZA :

2165

Question de formation de nos employés, absolument. Ils auront une formation dans le cadre du plan d'urgence, il y a toujours une formation des employés.

LE PRÉSIDENT :

2170

Mais je parle d'une brigade d'urgence. C'est un petit peu plus qu'une formation en regard de l'application du plan d'urgence, là. On parle d'une intervention en cas d'incendie...

M. ROBERT IASENZA :

2175 Je passe la parole à...

M. MATTHEW MCKERNAN :

2180 Oui, effectivement, il y a une brigade qui va être formée à ce niveau-là. Donc, ça va faire partie des employés qui sont formés sur le site, mais évidemment, selon le besoin, ils vont faire appel à des services dans le secteur au niveau des entrepreneurs et d'autres contracteurs spécialisés pour des interventions soit maritimes ou sur terrain. Donc, la brigade va être formée à partir des opérateurs ainsi que le réseau d'entrepreneurs qui sont visés dans le plan des mesures d'urgence.

2185 **LE PRÉSIDENT :**

2190 D'accord. Peut-être un peu élargir votre question pour l'Administration portuaire de Montréal, on aimerait savoir de votre part, dans quelle mesure il y a une intégration des plans d'urgence individuels de chacune des entreprises qui sont sur votre territoire, et on suppose que l'Administration portuaire a elle-même en main un plan d'urgence pour pouvoir intervenir, alors, pourriez-vous nous expliquer un peu le rôle respectif de chacun puis l'intégration possible entre ces différents plans d'urgence puis de quelle façon vous, vous envisagez, en quelque sorte, qu'il pourrait y avoir une intervention quelconque?

2195 Alors, la parole est à vous, Monsieur Dagenais.

M. DANIEL DAGENAI :

2200 Merci. Effectivement, de part et d'autre, autant l'exploitant du terminal maritime que l'Administration portuaire ont des plans d'urgence pour toutes sortes de, ce qu'on appelle des plans de désastre ou des plans d'urgence. Donc, que ce soit échouement, déversement d'hydrocarbures sur terre ou dans l'eau, ça fait partie des... incendies, naturellement, explosion, ce sont tous des plans d'urgence qu'on met en oeuvre.

2205 Nous avons aussi dans notre personnel une équipe d'inspecteurs en prévention des incendies, en intervention de matières dangereuses aussi qui sont formés. Ils n'ont pas de véhicule pour faire le combat d'incendie à proprement dit autres que les équipements qu'ils sont capables de transporter avec eux, ils font appel naturellement au service d'incendie de Montréal, et souvent, aussi, s'il y a du personnel de formé à même l'exploitant.

2210

Le bail qui, en fait, permet à CIAM de s'installer sur les installations ou sur le terrain du port de Montréal – et c'est le même cas pour la plupart des exploitants qui sont chez nous aussi – requiert aussi, pas l'installation, mais l'élaboration d'un plan d'intervention qui est revu conjointement à notre satisfaction aussi. Et puis il y a effectivement, aussi, des exercices, des exercices conjoints qu'on fait avec pas seulement un seul exploitant, mais un ensemble d'exploitants aussi. On apprend beaucoup à regarder les autres faire aussi, ça fait que donc, ce qu'on fait c'est soit des Desk top, donc des exercices à l'intérieur, sur table, mais aussi, à l'occasion, des exercices sur le terrain, de sorte à exercer, en fait, tous ces réflexes-là pour s'assurer qu'on a effectivement un temps de réponse adéquat dans le cas d'un désastre.

La responsabilité en cas de déversement, toutes les parties, en fait, ont une responsabilité. Je vous dirais que d'abord et avant tout, s'il y a déversement sur terre, l'exploitant est d'abord et avant tout le premier concerné dans ce cas-là. S'il y a déversement d'hydrocarbures à partir de la terre vers l'eau, on a aussi la responsabilité de faire un plan d'intervention pour notre part. Dans le cas où c'est un déversement d'hydrocarbures navire à eau, dans ce cas-là c'est la Garde côtière qui a, si on veut, le « lead » ou qui a le rôle clé ou le rôle d'organisateur ou de chef de... voyons, je cherche mes mots, mais... oui, ou commandant sur place ou le maître d'oeuvre, oui.

LE COMMISSAIRE :

Juste une précision, Monsieur Dagenais, parce que je vais oublier votre dernière phrase sinon. Vous avez dit, lorsque c'est à l'eau, bon, la Garde côtière. Est-ce que ça fait une différence que le bateau soit en train de charger ou pas ou qu'il soit au quai amarré ou pas?

M. DANIEL DAGENAI :

Honnêtement, l'emphase et l'impératif sont mis sur l'intervention, d'abord et avant tout. Je vous dirais que, d'abord, ce qu'on fait, on fait du « containment », on essaie de retenir, exactement, de retenir et de s'assurer qu'on protège les infrastructures, mais qu'on colmate aussi, qu'on trouve rapidement la source.

Ça fait que ce soit dans un transfert navire-terre ou que ce soit à partir d'une installation terrestre qui, elle, aura coulé ou qui est défaillante, admettons, un tuyau qui a été laissé, bon, bien, dans ce cas-là, il y aurait une erreur, bien, on s'assure de confiner, d'abord et avant tout, les hydrocarbures puis après ça, on se redistribue la tâche de faire l'intervention.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2255 Alors, écoutez, des points peut-être bêtement opérationnels, mais pour nous permettre de mieux comprendre; bon, on comprend que chacun a son plan d'urgence, dans une certaine mesure, certaines entreprises qui sont sur votre territoire forment des brigades d'urgence, élaborent un plan d'urgence. Est-ce que, puis là, je m'adresse aussi aux gens du Service de sécurité civile du CMMI, est-ce qu'il y a une mutuelle, est-ce qu'il y a des ententes qui sont prises entre les entreprises pour une aide mutuelle en cas d'intervention d'urgence?

2260 **M. DANIEL DAGENAI :**

2265 Oui, il y a effectivement des ententes. Ce n'est pas des ententes de nature commerciale, mais c'est des ententes de collaboration, effectivement. Et puis justement tantôt on faisait connaissance, mon voisin et moi, il y a quelques instants, puis on échangeait et il est déjà en contact avec toute mon équipe. Ça fait que donc, il y a déjà une collaboration. Sans que je connaisse l'individu personnellement, j'apprends maintenant que, vous savez, on est déjà en contact puis c'est la même chose pour l'équipe avec monsieur Boivin. Je suis sûr qu'ils ont déjà visité nos installations et nos bureaux ainsi que mon équipe.

2270 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Pour monsieur Dagenais, vous n'avez pas de brigade d'urgence en résidence permanente sur le territoire.

2275 **M. DANIEL DAGENAI :**

2280 Non, il n'y a pas un escadron de pompiers, je vous dirais, avec des camions-pompes. On a une quantité de mousse disponible ou mise à notre disponibilité pour faire des interventions très localisées. Naturellement, vous savez, on a à peu près une demi-douzaine d'inspecteurs en prévention des incendies qui couvrent l'ensemble du territoire sur une rotation 7/24.

2285 Donc, c'est sûr, ce qu'on recherche d'abord et avant tout, c'est la première intervention. C'est de s'assurer aussi qu'au-delà de l'environnement, il y a aussi la vie humaine qui est protégée. Donc, ce qu'on fait souvent beaucoup, c'est le cordon de sécurité autour d'un déversement pour s'assurer qu'il n'y aura pas de conséquences néfastes pour les travailleurs ou des voisins ou l'environnement. Mais on fait du confinement d'abord et avant tout, puis par la suite, on dirige les services d'intervention, que ce soit SIMEC, Urgence marine, Service des incendies ou quiconque qui est mandaté pour faire l'intervention.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, vous faites appel éventuellement avec les brigades spécialisées du Service des incendies de la Ville de Montréal.

M. DANIEL DAGENAI :

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, pour le CMMI. Bon, un cas de figure qu'on a discuté hier quant à l'impact possible des activités dans le voisinage d'un autre. Bon, le comité mixte municipalités/industries est à même de pouvoir regrouper l'ensemble des industries. Est-ce que vous faites un travail d'intégration, en quelque sorte, là, des démarches, des plans de mesure d'urgence puis d'échange d'information pour évaluer les risques potentiels dans le voisinage des entreprises de façon à ce qu'elles soient au fait de la situation puis qui permettrait éventuellement, lorsqu'il arrive un événement d'intervenir rapidement? Ou encore que les entreprises puissent bien saisir que, bon, eux ont un risque en particulier, mais que les risques des autres partenaires ou des autres voisins pourraient éventuellement influencer sur leurs activités puis leur sécurité?

M. FRÉDÉRIC SAINT-MLEUX :

Au niveau du CMMI, c'est un peu l'objectif de la démarche en arrière du CMMI. L'objectif est évidemment de mettre en place un cadre de gestion qui va favoriser un partage de l'information entre les entreprises, industries qui sont membres. Ce qui est important de comprendre c'est que c'est une démarche qui est volontaire des différentes industries et des organisations municipales de participer à ce processus-là.

Le principal objectif c'est de faire connaître aussi la nature des risques des différentes entreprises et des mesures qui sont en place et d'avoir un processus de partage entre autant les services d'urgence municipaux que les différentes entreprises et de faire connaître ces éléments-là à la population.

Donc, annuellement, il y a entre autres, par exemple, il y a certaines activités de communication des risques qui sont organisées par les membres du CMMI afin de partager les différentes mesures qui sont en place et de communiquer directement avec les citoyens. Et, évidemment, bien, en parallèle de ces activités-là, les services d'urgence vont collaborer; je pense, entre autres, au Service de sécurité incendie, également le Centre de sécurité civile, le Service de police vont contribuer ou participer à différents exercices qui sont organisés par les

différentes entreprises ou industries dans l'Est de Montréal, mais partout sur l'île de Montréal et, dans certaines circonstances, vont même planifier certains exercices spécifiquement avec certaines entreprises.

2335

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Boivin, Sécurité civile?

2340

M. STEVE BOIVIN :

J'aimerais profiter de l'allocution de monsieur Saint-Mleux. Effectivement, nous, notre mandat c'est l'arrimage des plans tout risque, donc qu'ils soient maritimes, terrestres et autres. Puis après Mégantic, le ministre Marc Garneau de Transports Canada avait justement mentionné, parce que vous parliez des brigades, puis monsieur Garneau avait mentionné qu'il serait intéressant de développer le même type que dans le maritime, les organismes d'intervention maritime, mais au niveau terrestre, des regroupements des industries. Parce que dans le maritime c'est les industries qui fournissent un montant d'argent pour mettre en place la SIMEC.

2345

Mais je trouvais que dans le temps, après Mégantic, monsieur Garneau a mentionné qu'il serait intéressant de mettre en place le même type d'intervention, d'organisme d'intervention terrestre pour les matières dangereuses. Ça, c'est une belle initiative.

2350

Mais j'aimerais porter à votre attention que dans l'arrimage des plans, puis souvent les compagnies avec qui on fait affaire, mettons dans les pipelines qui viennent beaucoup de l'ouest du Canada, viennent avec leur système de gestion des incidents, qui n'est pas propre au Québec, et puis il y a un document-cadre qui s'appelle *Le Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, qui définit comment on intervient sur un site.

2355

Et je porte à l'attention du promoteur, ça serait un document très intéressant pour développer leur plan d'urgence. C'est sûr que dans le processus d'évaluation environnementale, nos commentaires sur l'acceptation, là, ils sont indiqués, c'est toujours indiqué, là, mais c'est juste pour porter à votre attention.

2360

Puis dernière chose. Tantôt, j'ai voulu intervenir, mais j'ai... au niveau des pipelines. En ce moment, on a tout réuni les ensembles, les responsables des mesures d'urgence des pipelines au Québec, qu'ils soient sous la réglementation de la RBQ ou de l'ONÉ, et on est en train de développer un cadre de référence intervention pipeline pour que tout le monde ait la même façon de faire sur l'alerte, la mobilisation, les fonctions mises en place, et le document est en ce moment en élaboration. Je ne pense pas qu'il peut être partageable, il est trop fragmentaire, mais on a un PowerPoint qu'on a présenté au colloque de la Sécurité civile qui explique toute la démarche.

2365

2370

Ça aussi, ça pourrait être intéressant parce qu'il y a beaucoup de questions sur Trans-Nord et ils font partie du comité de l'élaboration du cadre d'intervention.

2375 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça serait intéressant que vous nous donniez la référence qu'on puisse le rendre disponible au public.

2380 **M. STEVE BOIVIN :**

Excellent.

2385 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour vos questions. Alors, voilà, Monsieur Bergeron. Pour ce qui est de Valero, bien, on va faire un effort pour essayer de documenter les événements qui sont... Suncor, excusez-moi, on va essayer de documenter l'incident dont vous avez fait mention. Merci beaucoup.

2390 **M. RÉAL BERGERON :**

Merci.

2395

M. DANIEL VANIER

2400 **LE PRÉSIDENT :**

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

M. ROBERT IASENZA :

2405 Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2410 Oui, Monsieur Iasenza?

M. ROBERT IASENZA :

2415 Étant donné l'ensemble des questions sur les risques technologiques de notre projet, peut-être qu'à un moment donné, on pourrait donner 15 à 20 minutes à notre expert, juste passer à travers sa présentation générale concernant l'ensemble des risques de notre projet.

LE PRÉSIDENT :

2420 Oui, on avait l'intention d'y revenir. On vous donnera l'occasion d'y répondre.

M. ROBERT IASENZA :

2425 O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur Vanier.

2430 **M. DANIEL VANIER :**

2435 Bonjour, Monsieur le président; bonjour, Monsieur le commissaire. Donc, ma première question c'est une question à chaud, parce qu'elle provient d'une intervention il y a quelques minutes de la part du promoteur. Elle s'adresse au promoteur bien sûr.

2440 Le promoteur prévoit acheminer le carburant du terminal maritime au site 1 par une conduite souterraine sous la rue Notre-Dame. Est-ce que le promoteur est conscient que l'intercepteur sud de l'usine d'épuration de Montréal – c'est vraiment un tuyau important, un humain peut se promener debout dans l'intercepteur pour aller le réparer. Et l'exemple est bien simple, vous avez juste ici au bout de Saint-Jean-Baptiste, proche du fleuve, un genre de bâtiment et c'est un puits pour accéder à l'intercepteur.

2445 Donc, l'intercepteur dans le secteur qu'on parle, je ne sais pas s'il est sous la rue Notre-Dame ou à proximité, mais ça pourrait être peut-être difficile de passer une conduite souterraine ou il faudrait creuser assez profondément pour l'éviter.

LE PRÉSIDENT :

2450 Puis on comprend, ce que vous soulevez comme inquiétude, c'est le conflit éventuel entre les deux infrastructures?

M. DANIEL VANIER :

Oui, effectivement. C'est bien résumé, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Iasenza?

M. ROBERT IASENZA :

Je veux vous rassurer que s'il y a de la coordination à faire, s'il faut faire attention à des systèmes qui sont là, on va coordonner avec la Ville de Montréal-Est et les autres villes qui sont impliquées pour s'assurer qu'on n'affecte pas les infrastructures qui sont en place. Donc, on peut aller plus profondément, on peut faire du « directional drillings » – excuse mon anglicisme –, mais il y a des manières de faire, mais on vous assure qu'on fait attention.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Déjà, ce que je comprends, vous n'êtes pas dans l'ingénierie fine pour ce qui est de savoir exactement dans quelle mesure vous allez rencontrer les contraintes là-dessus?

M. ROBERT IASENZA :

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

Mais vous dites d'un autre côté, vous allez mettre les moyens en place pour éventuellement éviter le conflit entre les deux infrastructures?

M. ROBERT IASENZA :

Oui. On vous rassure là-dessus, oui.

LE PRÉSIDENT :

Alors, voilà pour votre première question, Monsieur Vanier.

2490 **M. DANIEL VANIER :**

Oui. On passe à un autre sujet passionnant, la qualité de l'air. Sur le plan de la qualité de l'air, mes préoccupations portent sur la toxicité humaine des composés organiques volatils, dont le quatuor des BTEX : benzène, toluène, éthyle de toluène, je pense, et xylène. Il y en a un que je ne suis pas sûr, mais en tout cas.

2495 Comme vous le savez, Monsieur le président, le benzène est reconnu cancérigène chez l'humain tout comme récemment les émissions de tous les moteurs diesels, incluant locomotives, camions et les pompes. Ça a été reconnu cancérigène chez l'humain par l'Organisation mondiale du cancer.

2500 Lors de la séance d'information du BAPE en décembre dernier, une spécialiste du promoteur m'a indiqué que le benzène représentait 1 %, si je ne me trompe pas, des émissions atmosphériques des nouvelles installations du CIAM à Montréal-Est. Ce 1 % là, c'est quoi, le tonnage que cela représente au niveau d'une année? Combien de tonnes – au fond, la vraie question c'est : combien de tonnes de benzène seront émises pendant une année et quelles seront les mesures de surveillance de ces rejets par le promoteur, de ces rejets dans l'air par le promoteur, et prévoit-il des mesures d'atténuation pour diminuer ces émissions?

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. On parle d'une question à trois volets, mais on va essayer d'y répondre. Alors, Monsieur Iasenza. Alors, on parlait d'émissions de benzène. Alors, d'abord l'origine?

2510 **M. ROBERT IASENZA :**

On va inviter Camille, notre expert en air, s'il vous plaît.

2515 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

2520 **Mme CAMILLE TAYLOR :**

2525 Bonjour, Camille Taylor, ingénieure, spécialiste en qualité de l'air. Nous avons effectué la modélisation pour les émissions incluant les émissions des composés organiques volatils. Pour ce qui est du benzène, le benzène n'est pas présent dans le Jet A et le Jet A-1. Ce n'est pas une composante qui a été évaluée du Jet A et du Jet A-1. Par contre, le benzène c'est un produit de combustion. Donc, nous avons évalué les émissions de benzène qui provenaient de la

2530 combustion des génératrices et aussi, dans un scénario secondaire qui est présenté dans notre étude d'impact, des chaudières du navire.

2535 Lorsqu'on parle du 1 %, on parle que nous avons présenté dans notre étude d'impact les contours, donc les concentrations pour chacune des composantes qui étaient à plus de 1 % du critère. Donc ça, c'est le critère du règlement d'assainissement de l'air au Québec. Si c'était moins que 1 % de concentration du critère, ce n'est pas considéré comme si on est un grand émetteur. Donc, nous ne l'avons pas présenté, mais les résultats en tant que concentration, ils sont dans nos tableaux.

2540 Pour ce qui est de la Ville de Montréal, qui a aussi une limite pour le benzène, nous avons aussi regardé à évaluer, et on a démontré que nous étions sous le critère aussi pour le benzène à moins de 1 %.

LE PRÉSIDENT :

2545 O.K. Pour ce qui est des volumes, qu'est-ce que ça représente le 1 %?

Mme CAMILLE TAYLOR :

2550 O.K. Pour ce qui est des volumes, on a présenté ça dans l'annexe de notre étude d'impact. Je vais juste ressortir l'information, juste un instant, parce que je ne connais pas les chiffres de volume par coeur.

2555 O.K. Donc, nos émissions maximales de benzène par tonne par année pour le projet au complet qui est présenté à la page 10 de l'annexe H2 de notre étude d'impact, c'est 2,69E à la moins 8 tonnes (2,69E-08) par an. Donc, c'est un très petit pourcentage de tonnes par an qui va être émis en benzène.

LE COMMISSAIRE :

2560 Madame Taylor, sur le plan des concentrations, est-ce qu'on a des valeurs rapidement accessibles pour savoir les concentrations émises, parce que finalement, c'est ça l'exposition?

Mme CAMILLE TAYLOR :

2565 Juste un instant. Donc, pour la concentration maximale du projet, on a modélisé en utilisant notre modèle AERMOD une valeur 1,17E à la moins 5 et on a une concentration initiale qui existe déjà qu'on a utilisée du règlement RAA de 3. Donc, notre concentration du projet lui-même est moins de 1 % du critère total. Le critère est de 10.

2570 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

2575 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la presque troisième question, quelles sont les mesures de mitigation?

Mme CAMILLE TAYLOR :

2580 On a parlé un peu dans la présentation générale du promoteur de certaines mesures de mitigation qui ont été prises ou qui seront prises, qui incluent, étant donné que le benzène sont des émissions de combustion, ça va être réduire l'utilisation de génératrices d'urgence et aussi limiter les émissions de combustion autant que possible des équipements qui seront sur le site en période de construction.

2585 Et, aussi, on va effectuer un contrôle rigoureux des véhicules pour s'assurer que les équipements sont en bon fonctionnement, les systèmes d'antipollution sont en bon fonctionnement pour éviter qu'on ait des émissions additionnelles, parce que le benzène c'est vraiment une composante qui est créée à partir d'une combustion incomplète. Donc, n'importe quelle combustion, ce n'est jamais 100 % parfait.

Puis dans la mesure du possible, on va réduire aussi l'utilisation de l'équipement au ralenti.

2595 Donc ça, c'est les mesures qui sont en rapport avec les émissions de benzène.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour vos réponses.

2600 **M. DANIEL VANIER :**

Merci, Monsieur le président, merci.

LE PRÉSIDENT :

2605 Monsieur Vanier, pour revenir sur notre malentendu d'hier, j'étais convaincu que vous nous adressiez une question et après ça, la même question avait été référée au promoteur. Alors, si votre compréhension était à l'effet que vous n'aviez pas posé deux questions, c'est peut-être une mauvaise interprétation de ma part et je m'en excuse.

2610 **M. DANIEL VANIER :**

Monsieur le président, c'est déjà excusé dans ma tête.

2615 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, Monsieur Vanier. Puis de toute façon, vous vous êtes revenu nous voir après pour des questions, on a fait l'effort de pouvoir y répondre, puis je vous remercie.

2620 **M. DANIEL VANIER :**

Merci.

2625 **M. MARC LESSARD**

LE PRÉSIDENT :

2630 Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Marc Lessard, s'il vous plaît. Alors, bonjour, Monsieur Lessard.

M. MARC LESSARD :

2635 Rebonjour, Monsieur le président. Deux questions, comme toujours, une qui concerne la route de camionnage. Je veux contextualiser pour bien comprendre la demande que je vais faire comme telle.

LE PRÉSIDENT :

2640 Brièvement.

M. MARC LESSARD :

2645 Oui, oui, ça ne sera pas très long.

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

2650 **M. MARC LESSARD :**

Un promoteur qui vient avec un projet dans nos quartiers n'est pas au fait, en général, de toutes les demandes que les citoyens ont faites, des luttes, des revendications, peu importe comme on appelle ça, n'est pas nécessairement au fait.

2655 Dans le cas du camionnage, Mercier-Est – moi, je demeure dans le quartier de Mercier-Est, Tétreaultville, mieux connu sous le nom de Tétreaultville –, il y a deux artères principales, Notre-Dame et Sherbrooke, et ça fait plus de 20 ans – ça a débuté au milieu des années 90 –, des citoyens demandaient l'arrêt, et le camionnage était 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et sans relâche, sans relâche et en continu. On a réussi à obtenir l'interdiction de nuit à partir de 2009 ou 2660 2010, là, mais déjà après une vingtaine d'années, on obtient un petit quelque chose qui n'est pas respecté à 100 % de nuit sur Notre-Dame et Sherbrooke, parfait, et nous on veut l'interdiction totale du camionnage – c'est un quartier résidentiel – et on continue nos luttes.

2665 Donc, les routes de camionnage ont été mentionnées tout à l'heure, c'est une chose. J'aimerais savoir si le promoteur pourrait, pas s'engager aujourd'hui, mais réfléchir à utiliser la route de nuit qui a été mentionnée – Notre-Dame, Joseph-Versailles, Sherbrooke, Marien, 40 – qui est en terrain industriel, il n'y a pas une habitation dans ça, cette zone, ce circuit de nuit.

2670 Est-ce que le promoteur pourrait regarder, voir dans quelle mesure... bon. On va me dire, il y a 200 camions par année seulement qui sont prévus. En réalité, nous, on a une marotte, on dit de plus en plus : un camion de plus dans nos rues c'est un camion de trop. Donc, voilà. On en est là. Donc, cette route de nuit pourrait-elle être utilisée 24 heures sur 24, sept jours sur sept quand le besoin s'en fait sentir par le promoteur?

2675 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Puis je vous inviterais peut-être, si vous envisagez de déposer un mémoire, de nous détailler cette problématique particulière. Vous semblez être au fait de la situation, peut-être 2680 que ça va apporter un éclairage à la commission.

Alors, Monsieur lasenza, pour ce qui est des routes désignées pour les transporteurs? On comprend, bon, Monsieur souligne d'ailleurs le nombre de camions que ça implique, là, mais est-ce que vous seriez à même... bon, on comprend, vous nous avez déjà répondu que ce n'est pas 2685 vous qui choisissez les transporteurs, mais allez-vous avoir, disons, un droit de regard pour ce qui est des éventuelles routes qui pourraient être empruntées par les camions qui vont desservir votre terminal?

M. ROBERT IASENZA :

Certainement, on aura un droit de regard. Et en plus, on peut vous rassurer là-dessus, parce qu'on a fait le même engagement pendant le processus de la CMM. On s'est engagé à suivre Joseph-Versailles, Sherbrooke, Marien, la 40. Et donc, même si on a... il faut se rappeler, on ne privilégie pas le transport par camion-citerne. Donc, ça serait de temps en temps quand les autres systèmes sont en panne, mais même là, on peut exiger aux gens qui viennent chez nous d'utiliser cette route.

LE PRÉSIDENT :

Alors, votre deuxième question?

M. MARC LESSARD :

Je vais faire une demande similaire au Port. Il y a une dizaine d'années, j'avais demandé dans une réunion avec le Port, pourquoi le Port n'installait pas – je ne sais pas comment ça s'appelle, mais je vais l'expliquer – pourquoi le Port n'installait pas des interfaces électriques pour que les navires qui sont au quai cessent de brûler. Leur carburant, c'est le pire déchet. Les raffineries, elles mettent ça dans un carburant pour les gros navires, les navires-citernes, puis on le voit, les cheminées, ce qui sort des cheminées, et puis on vient de l'entendre, il y a même un peu de benzène dans tout ça. C'est de la combustion... voilà.

Pourquoi le Port ne commence pas à installer des bornes électriques pour que les bateaux se branchent au circuit électrique du Québec et cessent de faire fonctionner leur moteur? Et ça s'est fait dernièrement, je pense, et c'est ce que j'ai compris, il y a une jetée dans le vieux port pour les bateaux de croisière et eux, maintenant, ont accès à ça. Un bateau de croisière arrive, il se branche, je pense, au réseau électrique. Les moteurs cessent de fonctionner, pas de pollution.

Est-ce qu'ici on pourrait avoir ça? Et ça sent mauvais. Il y a la pollution, mais ça sent mauvais, quand le vent est vers les habitations...

LE PRÉSIDENT :

On comprend votre question. Monsieur Dagenais?

M. DANIEL DAGENAI :

Oui. Bien, en fait, je vais vous rassurer sur deux aspects. Le premier, c'est ce qui se brûle lorsque les navires sont à quai. Il faut comprendre que les navires quand ils sont à quai vont

2730

cesser leur moteur de propulsion. Donc, la combustion du bunker, le fameux déchet que vous faisiez référence, qui est un carburant de distillation élémentaire, cesse de fonctionner et automatiquement, les entreprises vont migrer vers du diesel beaucoup plus propre avec une teneur en soufre beaucoup plus faible pour actionner ou activé leur génératrice pour fournir l'électricité pour soit, les pompes, mais aussi pour la cuisine, l'éclairage, la climatisation.

2735

Ça fait que donc, si vous voyez de la fumée en très grande quantité, c'est soit que le navire vient juste d'arriver puis on arrête le moteur de propulsion ou on est sur le point de quitter et on doit réchauffer les moteurs avant de quitter le quai.

2740

Pour ce qui est des postes d'alimentation à quai, vous avez tout à fait raison. Dans le Vieux Port, cette année, on a mis en service un poste électrique pour les navires de croisière, des navires de croisière qui ont une très grande, ils sont très énergivores lorsqu'ils arrivent à quai. Ce sont de petits villages sur l'eau, il y a une grande quantité d'énergie qui a besoin d'être générée pour les besoins du navire – la buanderie, la climatisation, l'éclairage et tout – ça fait que donc, effectivement, on a branché, à très frais en fait, parce qu'il y a une très grande tension qui est requise, mais on n'a pas arrêté.

2745

2750

D'abord, on a commencé à faire une installation et des installations, en fait je devrais dire, maintenant on a plus de cinq postes à quai pour alimenter les navires lorsqu'ils sont à quai. Ça fait que donc, ça leur permet d'arrêter non seulement leur moteur de propulsion, mais aussi leur génératrice. Ça fait qu'on en a dans la section M, tout près du Vieux-Montréal, et aussi on a doucement commencé à dérouler, si on veut, ces installations-là de l'ouest vers l'est. Ça fait que donc sous le pont Jacques-Cartier, vous pouvez en retrouver trois autres et la dernière se retrouve à la section 56 tout près de l'élévateur Viterro.

2755

Mais ça n'arrête pas là. En fait, notre plan de développement va beaucoup plus loin que ça. On est justement en pourparlers avec les armateurs qui ont des besoins en énergie lorsqu'ils sont à quai. Donc, ils ont besoin de génératrice, ils ont besoin beaucoup de puissance, comme les camions-pompes, entre autres, ça fait qu'on est en discussion en ce moment avec Suncor et Valero pour des branchements électriques à quai pour leurs besoins à eux.

2760

Ça fait que donc, le progrès, on ne peut pas arrêter le progrès. Ça fait que donc, vous avez une vision qui est cohérente avec la nôtre. Notre objectif c'est de réduire les gaz à effet de serre émis par les navires lorsqu'ils sont à quai, de sorte à améliorer la qualité de l'air sur l'île de Montréal, puis c'est quelque chose à laquelle on s'affaire en ce moment.

2765

On a effectivement aussi, au Québec, un milieu tout à fait cohérent, puis tout à fait favorable à ça, parce que l'hydroélectricité, elle est disponible à faible coût. Ça fait que donc, c'est un excellent substitut pour des carburants fossiles que les navires brûlent lorsqu'ils sont à quai.

2770 Ça fait que donc, nos armateurs nous écoutent avec intérêt parce qu'ils y trouvent à la fois le compte financièrement, mais aussi, ils sont en mesure de pouvoir atteindre leurs objectifs de réduction de gaz à effet de serre, comme nous.

J'espère que ça répond à votre question, Monsieur Lessard.

2775 **M. MARC LESSARD :**

Oui. En espérant que ça se fasse rapidement vers l'est.

2780 **M. DANIEL DAGENAIS :**

C'est en développement. Je vous tiendrai au courant.

LE PRÉSIDENT :

2785 Alors, avant de céder la parole à mon collègue, j'annonce que le registre est fermé. Alors, ce n'est plus possible de s'inscrire. Je tiens à vous signaler que la commission va reprendre ses travaux à 19 h 30 ce soir. Ah, j'ai 19 h 30 sur mon horaire. Excusez, c'est qu'on s'obstine toujours sur les débuts de commission, alors c'est 19 h 30, j'ai décidé...

2790 **LE COMMISSAIRE :**

Tout le monde a 19 h.

2795 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ce sera 19, je me rallie à la majorité de l'équipe. C'est toujours une confusion. Le président n'a aucune discrétion ici.

2800 Alors, écoutez, avant de céder la parole, on ferme le registre. On va reprendre nos travaux à 19 h. Donc, les gens qui n'ont pas pu poser des questions cet après-midi pourront le faire ce soir.

Monsieur Haemmerli, la parole est à vous.

2805 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, c'était pour monsieur Dagenais, juste un petit complément d'information. Installer des bornes électriques d'une, quand même, relativement grande puissance sur un terminal de vrac liquide, est-ce que ça pose des défis particuliers?

2810 **M. DANIEL DAGENAIS :**

Oui, tout à fait. Vous m'enlevez les mots de la bouche. Effectivement, les équipements qui doivent être mis à la disposition des navires puis qui sont utilisés doivent être de nature intrinsèque. Donc, il y a toujours un souci sur la création d'étincelles.

2820 Ça fait que vous aurez compris que le branchement électrique d'un navire, lorsqu'il est à quai avec un transbordement de matière dont une partie est notamment volatile, amène tout un souci de réflexion sur la sécurité puis la prévention des explosions et des incendies. C'est ce qui explique fort probablement pourquoi on est d'abord en train de maîtriser la technologie, dans un premier temps, avant de s'attaquer à ce type de marchandise là

2825 Mais ceci étant dit, je vous dirais qu'entre les navires-porte-conteneurs et les navires de type de pétrole, pour nous, l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre est encore plus intéressante pour les navires de pétrole. Parce que c'est eux qui, d'abord et avant tout, doivent pomper une grande partie du produit, donc ont besoin d'électricité pour faire ce travail-là. Ça fait que pour nous c'est tout à fait cohérent.

2830 Mais on a un souci là-dessus effectivement. Mais c'est quelque chose qui se fait ailleurs. On n'inventera pas une nouvelle technologie ici, ça se fait déjà ailleurs, c'est disponible. Il existe un standard pour le branchement aussi. Il s'agit de s'assurer que nos navires sont bel et bien équipés avec les équipements pour recevoir la puissance du sol.

2835 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2840 Peut-être un point de précision. Est-ce que c'est une pratique généralisée, c'est-à-dire pour ce qui est des bateaux qui sont à quai?

M. DANIEL DAGENAI :

2845 C'est de plus en plus courant dans des zones où la masse d'air a tendance à ne pas se déplacer. Souvent, la réglementation locale vient imposer des restrictions sur l'utilisation des carburants fossiles pour les navires. Puis là, j'ai en tête entre autres tout le rapport avec la côte ouest, Los Angeles, Long Beach, entre autres. Il y a beaucoup de contrôles d'émissions des gaz à effet de serre.

2850 Heureusement, on n'est pas dans une situation d'un bol ici. Ça fait que donc, le besoin est peut-être moins pressant, puis je vous dirais aussi, on a moins de trafic maritime que dans ces secteurs-là, mais c'est dans l'air du temps. Les navires modernes aujourd'hui sortent, de facto, de base, avec les équipements de branchement au sol déjà. Ça fait que donc, on n'a pas besoin de
2855 faire une mise à jour, une installation, une... un « retrofit », mais j'oublie le mot en français, pour faire une installation sur un navire. Ça fait que donc, c'est de plus en plus commun.

LE PRÉSIDENT :

2860 Donc, vous n'en faites pas une exigence comme autorité portuaire?

M. DANIEL DAGENAI :

2865 Bien, en fait, on n'en fait pas une exigence, mais je vous dirais qu'on donne des incitatifs pour faire ces branchements-là. Ça fait que donc, on emboîte le pas. L'objectif ici c'est d'avoir une balance entre l'atteinte de nos objectifs, sans trop non plus atteindre notre compétitivité. On ne veut pas non plus créer des barrières pour amener les navires ici puis créer la business. Mais je vous dirais qu'on est très, très pointus et on est très persistants sur l'utilisation des énergies propres.

2870 **LE PRÉSIDENT :**

Éventuellement, dans votre développement du réseau, est-ce que le site de CIAM pourrait en bénéficier?

2875 **M. DANIEL DAGENAI :**

2880 Tout à fait. On est en pourparlers déjà avec des armateurs et des exploitants dans le secteur, pas CIAM directement, mais d'autres qui sont autour pour faire ces installations-là. Pour ne pas le nommer, Suncor entre autres, on est en train de vraiment commencer à étudier les besoins en énergie puis les types d'équipement qu'on pourrait mettre à leur disposition.

LE PRÉSIDENT :

2885 Est-ce que ça serait une chose qui pourrait être envisagée par CIAM?

M. ROBERT IASENZA :

2890 Sûrement. On est prêt à discuter avec monsieur Dagenais pour en savoir plus, oui.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Oui, Monsieur Canuel?

2895 **M. GUY CANUEL :**

2900 Oui. Bonjour, Guy Canuel, du ministère des Transports. On a un programme qui est spécifique au niveau de la réduction des gaz à effet de serre qui vise, donc qui s'appelle le *Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité des transports maritimes, aériens et ferroviaires*. Donc, il y a des incitatifs financiers quand même relativement intéressants qui sont aux alentours de 2 000 \$ la tonne de gaz à effet de serre évité.

2905 Je pourrais peut-être vous fournir les... je n'ai pas le document avec moi directement, mais je pourrais peut-être le transmettre à la commission pour donner un certain éclairage. Et de mémoire, je crois que les prises de courant électrique, la fourniture électrique pour les bateaux et ces choses font partie de ces incitatifs-là.

LE PRÉSIDENT :

2910 Alors, la documentation sera appréciée. Je vous remercie. Oui?

M. CÉDRIC BAUMELLE :

2915 Si vous me permettez, Monsieur le président, juste pour renchérir par rapport aux zones de contrôle d'émissions. Le Canada fait partie de ce qu'on appelle – j'ai l'acronyme en anglais, c'est *Emission Control Area*; c'est une zone pour les navires de contrôle d'émissions. Donc, les navires doivent se conformer à une convention qui s'appelle la *Convention MARPOL*, en particulier l'annexe 6 de cette convention-là qui est mise en force au Canada par le Règlement sur la prévention de la pollution des produits dangereux – il a un nom assez long, le règlement, donc de
2920 la *Loi de la marine marchande du Canada*.

Où je veux en venir à travers cela, c'est que les navires qui arrivent ici doivent être en mesure de donner une déclaration comme quoi que le diesel qu'ils ont à bord correspond à la spécification de low sulphur et de... on appelle ça du SO_x et du NO_x c'est des concentrations faibles, de façon à ce qu'ils brûlent, ce n'est pas nécessairement dommageable pour notre environnement lorsqu'ils sont à quai.

Donc, le Canada fait partie de la *North America Emission Control Area* et tous les navires, lorsqu'ils arrivent dans nos eaux, sont obligés de démontrer qu'ils ont à leur bord le type de carburant adéquat pour se faire brûler. S'ils ne l'ont pas, s'ils ne sont pas capables de démontrer ça en entrant dans nos eaux, on les force à prendre un carburant qui rencontre ces spécifications-là lorsqu'ils arrivent au port. Et, bien entendu, il y a des sanctions aussi qui sont données.

LE PRÉSIDENT :

Merci de ces précisions.

M. LUC FALARDEAU

LE PRÉSIDENT :

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

M. LUC FALARDEAU :

Rebonjour.

LE PRÉSIDENT :

Nous vous écoutons, Monsieur Falardeau.

M. LUC FALARDEAU :

Hier, on a mentionné qu'il y aurait une redondance dans l'approvisionnement de carburant à partir du port de Québec, et aussi via la ligne de chemin de fer qui passe par le sud du fleuve en passant par Valero, qui longe le sud du fleuve, qui retransverse à Montréal et puis qui ensuite s'en va à Toronto en transitant par l'Est de Montréal.

Bien, là, il y a une problématique de circulation de train sur l'île de Montréal. Si je comprends bien, il y a les trains qui vont venir de Montréal-Est, maintenant, vont dorénavant passer par tout le territoire nord de l'île de Montréal, vis-à-vis de Ville d'Anjou, Montréal-Nord, Ahuntsic, Cartierville, et vont ensuite retransiter via la voie du CN vers la cour de triage Taschereau, probablement, ou à Côte-Saint-Luc, à tout le moins, et delà, repartir vers Toronto comme l'ancien chemin qu'il y avait avant.

J'ai entendu dire qu'il y avait un projet de convertir le port de Québec, le parc de réservoirs là-bas, en parc de... plutôt un terminal de conteneurs plutôt qu'un terminal de manutention de fluide, disons, en vrac. Est-ce que c'est dans les plans de... quels sont les plans du CIAM pour faire face à cette problématique-là de changement? Ils ont mentionné hier, si je me souviens bien, les plans pour 2025 – à moins que c'était ce matin, pardon –, comment la situation allait être en 2025. C'est probable qu'avant 2025, il n'y ait plus cet approvisionnement-là, de partir de Québec pour les trains vers Toronto.

Quels sont les plans du CIAM? Ça, c'est ma première question.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, Monsieur Iasenza, pour ce qui est du terminal de Québec et de votre... à ma connaissance, l'étude d'impact mentionnait qu'il y avait quand même 15 % de votre matériel qui allait continuer d'être entreposé au port de Québec. Alors, nous préciser si, dans le temps, vous envisagez des alternatives à l'entreposage de Québec. C'est ce que je comprends de la question de monsieur Lessard, lui semble...

M. LUC FALARDEAU :

Falardeau.

LE PRÉSIDENT :

Excusez, Monsieur Falardeau – monsieur Falardeau semble vouloir, en tout cas selon les informations obtenues, qu'il n'y aurait, à terme, plus de possibilité d'entreposage à Québec. Alors, peut-être nous confirmer ou nous infirmer la chose?

M. ROBERT IASENZA :

Oui, on peut confirmer, tel que mentionné dans l'étude d'impact, qu'il y aura à peu près 15 % du volume qui sera déchargé au port de Québec, et ensuite acheminé par wagon, de temps en temps, vers Pearson.

On parle d'environ 2 985 wagons par année. Donc, par jour, on parle de 8 wagons. Et selon les informations qu'on a, les wagons vont prendre la même route qu'ils prennent aujourd'hui, présentement. Donc, ça ne change pas la situation actuelle. En fait, ça diminue de façon importante le nombre de wagons qui va transiter entre Québec et Montréal. C'est l'équivalent de 8 000 wagons par année qu'on va réduire entre Québec et Montréal.

LE PRÉSIDENT :

Et pour ce qui est de l'entreposage à long terme, en quelque sorte à Québec?

M. ROBERT IASENZA :

Oui, c'est quelque chose, c'est un objectif que les compagnies aériennes veulent atteindre. Elles veulent garder l'option d'être capables d'utiliser les installations au port de Québec, parce qu'exactement, ça amène une redondance, une autre option pour sécuriser l'approvisionnement aux aéroports qui ont besoin du carburant.

Donc, certainement, oui, ça serait une option qu'on veut garder.

LE PRÉSIDENT :

Puis les volumes qui sont entreposés à Québec sont pour la destination de vos mêmes clients, Pearson, Ottawa, Toronto?

M. ROBERT IASENZA :

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Haemmerli.

LE COMMISSAIRE :

Mais, mais, mais... excusez-moi, là, je n'ai pas viré chèvre, je cherchais mes mots. C'est quoi l'idée de séparer, de garder cette petite redondance qui semble s'adresser finalement plus à Toronto qu'aux deux autres, si on a bien compris l'étude d'impact?

3040 **M. ROBERT IASENZA :**

3045 Une précision, ce n'est pas seulement pour Toronto. L'idée c'est d'avoir vraiment une redondance, d'avoir un accès à deux terminaux. Parce qu'aujourd'hui, pour faire de l'importation que les compagnies aériennes doivent faire, ils ont accès à un seul terminal. Donc, ils sont en train d'importer quand même un volume significatif. Et donc, dans le but d'avoir un approvisionnement à long terme, stable, sécuritaire, le fait d'avoir accès à deux terminaux, apporte une redondance, tout simplement.

3050 **LE COMMISSAIRE :**

Et un autre quai avec un autre réservoir à Montréal, ça ne serait pas... en fait, je ne sais pas, là, je fais de la prospective.

3055 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui, mais c'est quelque chose qui est existant au Québec. Donc, au lieu de perturber ici, donc on propose un terminal ici à Montréal-Est et on garde ce qui est existant au port de Québec.

3060 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3065 Écoutez, de façon plus profane, est-ce qu'on pourrait expliquer un peu cette situation-là? C'est votre plan C ou votre plan D, en quelque sorte. C'est-à-dire que vous priorisez d'abord l'approvisionnement de vos clients par l'intermédiaire du terminal de Montréal, mais pour X raisons qui pourraient arriver qu'une situation exceptionnelle fasse que les installations ne sont pas à même de livrer, vous auriez éventuellement cette roue de secours, en quelque sorte, qui vous permettrait d'approvisionner puis d'assurer un minimum d'approvisionnement à vos clients.

3070 Est-ce que c'est comme ça qu'on doit l'interpréter?

3075 **M. ROBERT IASENZA :**

C'est bien dit; c'est une roue de secours.

LE PRÉSIDENT :

3080

Alors, votre deuxième question, Monsieur Falardeau.

M. LUC FALARDEAU :

3085

Advenant la roue de secours qui disparaît, quel serait l'impact sur le trafic ferroviaire sur l'île de Montréal?

LE PRÉSIDENT :

3090

Alors, Monsieur Iasenza.

M. ROBERT IASENZA :

3095

Comme j'ai dit avant, selon nos connaissances, les wagons vont prendre les mêmes routes qu'ils prennent aujourd'hui. Donc, on ne change pas la perspective de la situation actuelle.

LE PRÉSIDENT :

3100

Mais la question de monsieur Falardeau c'est, je veux dire, s'il arrive une situation où le 15 % qui est entreposé à Québec, en quelque sorte, n'est plus accessible. C'est quoi l'incidence pour ce qui est du transport ferroviaire? – C'est ça votre question?

M. LUC FALARDEAU :

3105

C'est ça, oui. Maintenant, il serait déplacé à Montréal, à partir de Montréal, ce transport-là, si je comprends bien?

M. ROBERT IASENZA :

3110

Bien, ça serait un montant minime. Donc, on parle de 10 % à 15 %, de temps en temps au port de Québec, donc qui représente à peu près 7 à 8 wagons par jour, mettons. Donc, ça serait ça qui se rajouterait à ce qu'on ferait de Montréal-Est. Mais c'est un balancement, je dois préciser, on ne change pas le nombre de wagons en totalité. Donc, aujourd'hui, mettons qu'il y a 24 wagons qui quittent le port de Québec pour aller à Toronto, bien, demain, si on utilise les deux ports, il y aura 20 de Montréal et 4 du port de Québec, toujours un total de 24.

3115

LE PRÉSIDENT :

3120 Oui, mais ce que je comprends des propos de monsieur Falardeau, c'est si pour X raisons vous vous départissiez en quelque sorte de l'option de Québec, du 15 % des 8 000 wagons par année, éventuellement, en termes de volume, ces 8 000 wagons-là qui partaient de Québec, vont partir de Montréal?

M. ROBERT IASENZA :

3125 2 900 wagons.

LE PRÉSIDENT :

3130 C'est ça l'essence de la question que vous posez?

M. LUC FALARDEAU :

3135 Oui.

M. ROBERT IASENZA :

3140 Mettons qu'on n'utilise plus le port de Québec pour x raisons, on parle de 8 wagons par jour, selon l'étude; selon ce qu'on a modélisé dans l'étude.

LE PRÉSIDENT :

3145 O.K. Mais en gros, la réponse c'est, le transport qui se faisait à Québec, advenant que vous vous départissiez de ces services-là, va être transporté en quelque sorte sur les installations de Montréal?

M. ROBERT IASENZA :

3150 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, ils vont partir de Montréal au lieu de partir de Québec?

3155 **M. ROBERT IASENZA :**

Oui. Et on parle d'un rajout de 10 %.

3160 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. LUC FALARDEAU :

3165 10 % du volume? Je ne comprends pas. Du volume total du projet ou 10 % de quoi?

M. ROBERT IASENZA :

3170 Non, parce que dans l'étude d'impact, dans une situation future on a dit 2 985 wagons par année quitteront le port de Québec pour aller à Toronto. Ça représente 8 wagons par jour. Donc si, mettons, on n'utilise plus ce port-là, bien, ces 8 wagons-là vont partir de Montréal-Est vers Toronto. Ça représente environ 15 % du volume, là.

3175 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

LE COMMISSAIRE :

3180 Du volume importé. Du volume de carburant d'avion importé.

M. ROBERT IASENZA :

3185 Absolument. Bonne précision.

M. LUC FALARDEAU :

3190 C'est quand même beaucoup, compte tenu que l'aéroport de Montréal reçoit 25 % du volume total.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Là, on est dans l'opinion, Monsieur Falardeau. Il suffira simplement de nous le préciser lorsque vous nous présenterez votre mémoire.

3195 **M. LUC FALARDEAU :**

Merci.

3200 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Vous aviez le droit à une autre question, Monsieur Falardeau. Vous aviez le droit à une autre question.

3205 **M. LUC FALARDEAU :**

Oui. Hier... ah, ce matin, pardon. Ce matin, on a parlé des différents types de produits pétroliers qui pourraient éventuellement transiter par les pétroliers eux-mêmes lors du retour des pétroliers vers leur destination internationale. Et le monsieur du... il y a une personne-ressource qui a mentionné, je crois que c'était du Port du Montréal, il est à ma droite, a mentionné, il a laissé une porte ouverte, puis il a mentionné que certains produits pourraient être compatibles avec le kérosène.

3210 Alors, j'aimerais savoir quels sont les produits compatibles avec le kérosène et est-ce que les voisins du site 1 du CIAM ont ces types de produits compatibles avec le kérosène.

3215 **LE PRÉSIDENT :**

Là vous posez une question à deux volets, presque trois questions. Alors, Monsieur Dagenais?

3220 **M. DANIEL DAGENAI :**

Non, non. Si vous avez compris ça, soit que je me suis fourvoyé, mais je ne peux pas vous parler de compatibilité avec le kérosène, là, je ne le connais pas. Mais je pense qu'il faut s'assurer que si le bâtiment est disponible, il faut d'abord s'assurer que le navire, lui, est compatible avec la marchandise qu'on veut transiter.

3225 **LE PRÉSIDENT :**

3230 Puis ça, ça ne relève pas de l'autorité portuaire?

M. DANIEL DAGENAI :

Et ça, ça ne relève pas de moi. Ce que je voulais dire, ce que je voulais mettre en lumière c'est la complexité de cette opération-là et ce n'est pas aussi simple que ça. Ce n'est pas juste par opportunisme que les navires peuvent être réutilisés. Ça fait que donc, c'est juste ce que je voulais illustrer.

LE PRÉSIDENT :

Je pense que ce que monsieur Dagenais a souligné tout à l'heure c'était simplement qu'au-delà de la facilité apparente de remplir un navire vide, il y a une question aussi de compatibilité en termes d'équipement sur le bateau ainsi que compatibilité avec le matériel qui a été précédemment transporté, qui serait éventuellement compatible avec le matériel qui serait à transporter.

Ça exige – je vais résumer –, votre réponse tout à l'heure, c'est que ça exige éventuellement des nettoyages de bateau, ça exige un nouveau connaissance, et ce n'est pas directement relié, comment dire, à la responsabilité des autorités portuaires ou encore des différents clients de ces bateaux-là au Port de Montréal, de s'assurer en quelque sorte qu'ils puissent rentrer en lien avec d'autres clients qui pourraient éventuellement se servir du transport par bateau, de ce bateau-là en particulier.

Alors, c'est un peu ça, je pense, que monsieur Dagenais mettait en relief. C'est la difficulté technique d'un moyen apparemment simple d'optimiser le transport maritime, compte tenu des contraintes techniques puis de compatibilité de produits. Je résume ça comme ça.

Alors, merci, Monsieur Falardeau, pour vos questions.

M. LUC FALARDEAU :

Merci.

M. DANIEL VANIER

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'invite maintenant, monsieur Daniel Vanier, s'il vous plaît. Rebonjour, Monsieur Vanier.

M. DANIEL VANIER :

3275 Rebonjour, Monsieur le président; rebonjour, Monsieur le commissaire. Alors, j'ai une
question qui s'adresse au promoteur. J'aimerais obtenir de la part du promoteur un genre de fiche
technique sur les propriétés physicochimiques, sur la toxicité humaine et aussi animale, bien,
entre autres la faune aquatique, et du comportement en milieu aqueux du kérosène qui va être
3280 acheminé et qui va être au terminal maritime. Et, également, si ça pourrait représenter, lors d'un
déversement, une source de nuisance pour les sources d'eau potable sur le fleuve Saint-Laurent
et également celles qui sont situées dans la rivière des Prairies, dans le secteur Terrebonne,
Mascouche.

LE PRÉSIDENT :

3285 Est-ce que je dois considérer que c'est deux questions?

M. DANIEL VANIER :

3290 Bien, c'est juste la fiche technique que je veux avoir.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Bien, là, vous demandez... en tout cas.

3295 **M. DANIEL VANIER :**

Je demande le dépôt d'une fiche... au fond, ma question, si le promoteur, j'espère...

LE PRÉSIDENT :

3300 Est-ce que le promoteur pourrait nous déposer une fiche technique et est-ce que le produit
pourrait être toxique? Je résume à peu près les deux questions, les deux volets de votre question.

M. DANIEL VANIER :

3305 Oui, mais il y a le comportement en milieu aqueux qui est très important.

LE PRÉSIDENT :

3310 Oui. Alors, allons-y pour la fiche technique.

M. ROBERT IASENZA :

O.K. L'expert, Christine va répondre.

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

Mme CHRISTINE GUAY :

Il y a une fiche de description des propriétés du carburant à l'annexe C de l'étude d'impact. C'est une fiche signalétique du carburéacteur AA-1. C'est le terme officiel du carburant Jet A.

Dans cette fiche-là, les propriétés physiques, chimiques du produit sont là. Il y a des éléments sur la protection des travailleurs, sur la toxicité. C'est sûr qu'il y a parfois de l'information limitée, mais je pense que sur ce que vous cherchez au niveau des effets pour les personnes – sur la toxicité au niveau écologique, il n'y a pas d'information sur le produit dans la fiche. Mais sur la gestion du produit, les informations relatives au transport, la manipulation, tout est là.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Pour le deuxième volet, la toxicité en milieu marin?

M. DANIEL VANIER :

En milieu aquatique.

LE PRÉSIDENT :

En milieu aquatique. Alors, est-ce que vous avez les données?

M. ROBERT IASENZA :

Elle est en train de chercher.

Mme CHRISTINE GUAY :

On n'a pas fait une étude toxicologique sur le milieu aquatique, sur le fleuve, mais on a parlé un petit peu des propriétés des composés dans la réponse à la question QC14, dans le document PR5.1.1.

M. DANIEL VANIER :

Une chance, Monsieur le président, qu'il y a des verbatims.

LE PRÉSIDENT :

Alors, simplement répéter la cote, s'il vous plaît, du document.

Mme CHRISTINE GUAY :

Oui. C'est un document sur le site du BAPE qui s'appelle, le code du BAPE c'est PR5.1.1. C'était la réponse à la question QC14.

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous êtes familier, c'est simplement dans les échanges au niveau de la recevabilité, il y a eu des échanges entre ministères, il y a une question qui a été soulevée à ce sujet-là.

Mme CHRISTINE GUAY :

Il n'y a pas beaucoup d'éléments. Il n'y a pas une grosse description, mais ce qu'on dit dans ça, c'est la *Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution* y classifie les différents produits pétroliers selon leur persistance, selon leur toxicité pour l'environnement.

Puis un produit comme le carburant Jet A, il est dans le groupe 1, qui est un produit qui va s'évaporer rapidement puis qui ne va pas persister, contrairement à du bunker ou à un autre hydrocarbure plus lourd. Donc, c'est dans les produits, c'est ça, qui s'évaporent. Ils ne vont pas caler au fond puis aller dans les sédiments puis nécessiter un gros nettoyage.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Oui. Madame Guay, dans la fiche de l'annexe C, dans la section 12 : « Information écologique », lorsqu'on nous dit : « Données non disponibles » pour la toxicité pour les poissons ou pour, en fait, les tests de toxicité habituels, c'est parce que les gens qui ont fait la fiche n'ont pas trouvé d'études relatives à ces effets-là?

Mme CHRISTINE GUAY :

3395 Ça peut être ça ou le carburéacteur ou le carburant Jet A-1, ce n'est pas une substance
comme le benzène où est-ce qu'on a un produit qui est plus facilement caractérisable, entre
guillemets. C'est un mélange de composés puis il y a des différences d'un lot à l'autre ou
dépendamment du produit qui est acheté.

3400 Il y a un autre document qui pourrait être intéressant. Il y a une étude qui a été faite – là, je
vais trouver le nom – qui a été faite par l'Agence... oui, le nom est anglais, là, c'est *Agency for
Toxic Substances and Disease Registry*, l'ATSDR. Il y avait un document préliminaire sur le profil
toxicologique du carburant JP-5, JP-8 et Jet A. C'est une agence américaine qui a évalué la
toxicité de ces composés-là.

3405 On a référé ce document-là dans notre étude sur l'air, parce qu'on n'avait pas de données
pour les critères puis on l'a utilisé comme référence. Mais il y a des données qui pourraient servir
aussi de données de toxicité ou toxicologiques générales.

LE PRÉSIDENT :

3410 O.K. Mais ce document-là est déjà inclus à l'étude d'impact?

Mme CHRISTINE GUAY :

3415 Il est référé dans l'étude d'impact, mais on n'a pas fourni le document. C'est un document
de 300 pages de l'Agence américaine.

LE PRÉSIDENT :

3420 O.K. Alors, écoutez, est-ce que c'est possible pour vous de nous en donner la référence,
c'est-à-dire soit un hyperlien ou autrement, qui nous permettrait de pouvoir rendre accessible le
document?

Mme CHRISTINE GUAY :

3425 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3430 Évidemment, en regard du respect des droits d'auteur et des droits afférents pour ce qui est
des gens qui ont produit le document. Et compte tenu évidemment qu'on fonctionne en français,

est-ce que ce serait possible de faire une fiche succincte qui résumerait en quelque sorte l'étude en termes de toxicologie au niveau de ce que vous nous avez mentionné?

3435 **Mme CHRISTINE GUAY :**

Je vais le prendre en note, je vais regarder ce qu'il y a dedans. Pour envoyer l'hyperlien, oui, on peut le faire. Pour faire un résumé, on va prendre en note, on va regarder ce qu'il y a dans le document, qu'est-ce qui est disponible pour préparer quelque chose en français.

3440 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît. C'est simplement une exigence qui fait qu'on puisse rendre disponible la documentation pour que ça soit compréhensible pour tout le monde.

3445 Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

3450 Oui. Pour le lien, validez aussi s'il y a des droits d'auteur, parce que s'il y a des droits d'auteur on ne peut pas le mettre en référence sur notre site.

Mme CHRISTINE GUAY :

3455 Oui.

LE COMMISSAIRE :

3460 Parce qu'on ne peut pas déposer le document, mais on verra selon votre réponse.

3465 Là, j'en ai une petite autre, une question de bétotien en chimie, puis peut-être monsieur Lacoursière va nous aider, c'est parce que lorsqu'on parle des mesures d'urgence, vous nous dites le Jet A puis le Jet A-1, bien, il pose peu de risques d'incendie ou d'explosion parce qu'ils sont faiblement volatiles. Mais là, quand on parle du milieu aquatique, vous nous dites, bien, ça va se dissiper par évaporation assez rapidement puis ça ne laissera pas de trace. Ça fait que moi en tant que néophyte, là, j'aimerais qu'on m'explique cette contradiction apparente.

M. ROBERT IASENZA :

3470 C'est dans cette envergure qu'on voulait faire la présentation des risques technologiques, parce que c'est dans la présentation générale de 15 minutes. Monsieur Lacoursière parle un peu

sur les propriétés spécifiques de kérosènes Jet A, Jet A-1 comparés à d'autres produits. Donc, ça pourrait mettre un peu de lumière sur le sujet.

3475 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, écoutez, on pourrait peut-être amorcer la séance de ce soir avec cette présentation. Ça va nous permettre d'amorcer les débats à ce sujet.

3480 **M. ROBERT IASENZA :**

O.K.

3485 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, écoutez, on reprendra le débat sur cet élément ce soir. Monsieur Vanier?

M. DANIEL VANIER :

3490 J'aurais peut-être une question de compréhension. Mais c'est parce que c'est le comportement en milieu aqueux.

LE PRÉSIDENT :

3495 Écoutez, je vais vous faire une fleur, je dois me racheter auprès de vous, je vous permets votre question.

M. DANIEL VANIER :

3500 Bon. On nous dit que ça s'évapore, tout ça. Est-ce qu'il y a un facteur de dilution? Pourquoi on prévoit une estacade s'il y a un déversement, si ça a l'air à s'évaporer comme le Bon Dieu veut, là, presque?

3505 Moi, je veux savoir, s'il y a un déversement puis que les mesures d'urgence retardent un petit peu à intervenir, est-ce qu'il peut y avoir un panache dans l'eau qui flotte et qui s'en va un peu plus loin dans le fleuve Saint-Laurent vers l'aval, tout ça.

LE PRÉSIDENT :

3510 Ça fait que là, vous avez encore deux volets. Vous avez réussi encore à nous soumettre une question à deux volets. Alors, l'estacade en fonction...

M. DANIEL VANIER :

Oui, mais c'est difficile pour un citoyen d'avoir des réponses, des fois, sur tout.

LE PRÉSIDENT :

Alors, l'estacade en fonction de l'évaporation du projet puis son éventuelle migration plus loin que l'estacade comme telle.

M. ROBERT IASENZA :

Juste pour être sûr que je comprends la question, on parle de CIAM installe cette infrastructure?

LE PRÉSIDENT :

Dans votre documentation, vous dites, lorsqu'il y a un bateau à quai, qu'il y a transbordement, éventuellement, on va mettre une estacade pour pouvoir contenir un éventuel déversement. Monsieur Haemmerli vous a souligné l'apparente contradiction de dire, bien, d'un côté, ça s'évapore très facilement, donc ce que je comprends de la question de monsieur Vanier c'est de dire : si ça s'évapore si rapidement, pourquoi mettre une estacade?

Puis le deuxième volet de sa question c'est, indépendamment de l'estacade, est-ce que ça va être possible que ça puisse migrer au-delà de l'estacade compte tenu de sa volatilité?

M. ROBERT IASENZA :

J'ai une connaissance pratique, mais on va se référer à l'expert ce soir, mais j'ai une connaissance pratique, mais...

M. DANIEL VANIER :

Elle va être reprise dans la présentation.

LE PRÉSIDENT :

Donc, le suspense va durer jusqu'à ce soir avec la présentation.

3550 **M. DANIEL VANIER :**

Merci, Monsieur le président.

3555 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Vanier.

Alors, c'est ce qui met fin à cette séance. Alors, la commission va reprendre ses travaux ce soir à 19 h avec tout le monde qui va être à bord.

3560 Je vous remercie beaucoup, à ce soir.

3565 **SÉANCE AJOURNÉE AU 23 JANVIER 2018 À 19 H**

3570 Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3575



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