

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 27 février 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 27 FÉVRIER 2018	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
ASSOCIATION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL	
M. Gerardo Mesias	4
CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN	
M. Michel Leblanc	8
DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL	
MM. Stéphane Perron et Luc Lefebvre.....	13
MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES	
MM. Richard Simon et Raymond Malo.....	24
CHAMBRE DE COMMERCE DE L'EST DE MONTRÉAL	
M. David Labrosse	30
SUSPENSION	
REPRISE	
ÉQUITERRE, Mme Geneviève Puskas	36
M. LUC FALARDEAU	44
COMITÉ VIGILANCE HYDROCARBURES DE MONTRÉAL	
Mme Martine Chatelain	50
SÉANCE AJOURNÉE AU 27 FÉVRIER 2018 À 19 H	

SÉANCE DU 27 FÉVRIER 2018
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Mesdames et Messieurs, je vous inviterais à prendre place, s'il vous plaît. Alors, bon après-midi à toutes et tous. Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal Est*, par la Corporation d'avitaillement de Montréal.

10

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

15

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

20

Mon nom est Denis Bergeron et je préside cette Commission d'enquête et d'audiences publiques qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

25

Pour ce faire, je suis secondé par monsieur John Haemmerli, commissaire, et par monsieur René Beaudet qui assume la responsabilité d'analyste dans le cadre de la séance publique d'aujourd'hui. Évidemment, nous sommes appuyés aussi par une équipe d'analystes, madame Julie Crochetière, madame Karine Jean, monsieur Jonathan Perreault qui sont analystes de notre équipe du Bureau d'audiences publiques.

30

Nous sommes également assistés d'une équipe du Centre de services partagés du Québec composée par monsieur Daniel Moisan, qui est responsable de l'organisation technique, et de monsieur Jean Métivier, responsable de la sonorisation.

35

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale, sténographe officielle.

La transcription de la séance d'aujourd'hui sera accessible dans environ une semaine dans les centres de documentation et par accès Internet au centre de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle, et également dans le site Web du Bureau d'audiences publiques.

40 Nous avons tenu les 22 et 23 janvier derniers la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions.

45 Nous abordons aujourd'hui la deuxième partie de l'audience qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

50 Le déroulement de la séance est le suivant. Nous demandons aux personnes qui ont fait connaître avant le 16 février dernier leur intention de faire une présentation verbale et dont la présentation est prévue aujourd'hui, de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait.

55 Donc, confirmer votre présence de façon à ce qu'on lui puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

Le temps alloué pour chaque présentation sera de 15 minutes. Au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoires afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

60 Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de 10 minutes pour la présentation.

65 Au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

70 Dix présentations sont prévues à l'horaire de la séance, autant sont prévues pour les séances de ce soir. En raison du faible nombre de mémoires soumis à la commission, cette deuxième partie de l'audience se terminera donc en soirée, aujourd'hui.

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

Ces règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas,

80 par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Je me réserve donc le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

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

90 Nous vous soulignons que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation.

95 Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre de positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir, par exemple, de statistiques, de chiffres, de durées ou de tout autre donnée ou événement précis; donc, en quelque sorte, des faits.

100 Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle et les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de la séance à intervenir. Leurs propos devront être brefs et factuels, et les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la prochaine semaine.

105 La commission d'enquête pourrait au besoin demander au promoteur de venir répondre à ses questions après la présentation des mémoires. Et à la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans les centres de documentation et dans le site Web du BAPE, et pourront être consultées gratuitement par Internet à la bibliothèque Micheline-Gagnon.

110 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, et ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

115 Le rapport sera remis à la ministre au plus tard le 22 mai prochain et, par la suite, la ministre disposera de 15 jours pour le rendre public.

Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procède à sa propre analyse

120 environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que la ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres.

La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

125 Les documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions sont et seront disponibles dans les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE, et pourront être consultés par Internet à la bibliothèque Micheline-Gagnon. L'adresse des centres est également disponible à l'arrière de la salle.

130 Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission d'enquête sera rendue publique et accessible à la consultation publique.

135 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet à l'entrée de la salle et de le remettre au secrétariat avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle pour nous et je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

140

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. GERARDO MESIAS

145 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant notre premier participant, monsieur Gerardo Messias de l'Association du transport aérien international, à venir faire sa présentation.

150 Bonjour, Monsieur Messias.

M. GERARDO MESIAS :

155 Bonjour, Monsieur le président, commissionnaire.

LE PRÉSIDENT :

Alors, tel que convenu, 15 minutes.

160 **M. GERARDO MESIAS :**

Oui. Merci pour permettre la participation d'IATA, de soumettre son point de vue à cette audience.

165 **L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE (DM4)**

Voilà, merci. Si vous avez des questions.

LE PRÉSIDENT :

170

Alors, merci de votre présentation. Alors, votre mémoire fait référence aux gains en termes de réduction des gaz à effet de serre du projet. Compte tenu que nous vous avons devant nous, on voudrait savoir, votre organisation, est-ce qu'elle a une réflexion peut-être beaucoup plus globale au regard des gaz à effet de serre et du transport aérien? Est-ce que vous avez une réflexion qui est amorcée à ce sujet-là? Est-ce que vous pourriez nous donner des indications quant à l'avenir, en quelque sorte, de cette préoccupation-là au sein de l'industrie?

175

M. GERARDO MESIAS :

180

Absolument. En premier lieu, je vous dirais ce que l'industrie fait au sujet de l'environnement. Elle a des piliers, différents piliers pour justement s'assurer de la longévité de cette industrie.

185

En moyenne, on a comme objectif de réduire de 1,5 %, réduction par année, depuis 2009 jusqu'à 2020. En 2020, on a l'objectif d'arriver à un cap au niveau des émissions de CO₂. Et à partir de 2050 l'objectif est d'avoir réduit de 50 % les émissions qu'il y avait en 2005. Donc, une réduction de moitié de ce qui était émis en 2005.

190

Maintenant, pour ce qui est, en spécifique, un terminal comme celui qu'on est en train de discuter aujourd'hui, non seulement ça a un impact au niveau du transport routier, ferroviaire, mais aussi pour éviter, pour améliorer l'efficacité du transport et donc limiter les impacts au niveau des crises, lorsqu'il n'y a pas assez de carburant. Lorsque les compagnies aériennes sont obligées de prendre plus de carburant que nécessaire sur les aéroports eux-mêmes.

195 Donc, un projet beaucoup plus efficace qui anticipe la demande sur le long terme, c'est
s'assurer que cette activité commerciale sera en ligne avec les objectifs environnementaux du
pays.

LE PRÉSIDENT :

200 Merci. Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

205 Monsieur Mesias, vous nous avez parlé de vos préoccupations d'ordre général par rapport
à ce qui arrive avec le carburant, juste pour que l'on comprenne bien qui vous êtes, vous, puis qui
met en oeuvre les choses, est-ce que c'est vous? Est-ce que c'est l'OACI? Qui s'occupe
d'organiser le cadre, finalement, pour que vous atteigniez les objectifs que vous nous avez
mentionnés?

210 **M. GERARDO MESIAS :**

215 Absolument. C'est justement l'objectif OACI et IATA, de l'industrie, qui implémente le
système CORSIA, où l'idée, justement, c'est d'avoir des... de pouvoir avoir une sorte de
globalisation de la participation pour les réductions d'émissions à effet de serre. Et, justement, ce
que les compagnies aériennes, ce que l'industrie participerait en tant que... acheter des crédits et
s'assurer que justement ils sont en ligne sur les objectifs.

220 Mais pour être direct, ce que je fais, moi, personnellement, je suis responsable de tout ce
qui est la partie commerciale, depuis la raffinerie jusqu'à l'aile de l'avion, dans différentes régions
du monde : en Afrique, au Moyen-Orient, en Europe. Et on m'a demandé de venir répondre aux
questions parce que ce que je vois très souvent dans toutes ces régions, c'est que beaucoup
d'aéroports n'anticipent pas le besoin en carburant, en infrastructures du carburant d'aviation.
Souvent, c'est laissé à la dernière place et, malheureusement, le fait de ne pas anticiper ça crée
225 des perturbations, non seulement de l'ordre économique, technique, mais aussi environnemental.

230 Et donc, c'est assez rare d'être en situation comme aujourd'hui où il y a une si grande
anticipation, une discussion avec des aéroports, une discussion avec des gouvernements pour
s'assurer que justement un projet à long terme peut bénéficier aussi au niveau environnemental.

LE COMMISSAIRE :

 Là, vous avez aiguisé ma curiosité. Vous êtes responsable commercial, avez-vous dit, de
l'aspect commercial, pour ce qui va de la raffinerie à l'aile de l'avion. Qu'est-ce que ça fait un

235 responsable comme vous? Parce que vous avez dit, il y a 280 compagnies, c'est quoi? Vous mettez en place des cadres? Vous faites du soutien? Comment ça marche?

M. GERARDO MESIAS :

240 Oui. Alors, ce dont je suis responsable c'est de m'assurer que tous les points de vue qui impactent l'industrie dans son ensemble, au niveau des prix, au niveau des standards, parce que la sécurité c'est quelque chose d'essentiel au niveau de ce produit-là; il n'y a pas de backup, bien qu'en aviation il y ait tellement de backup, le seul qui n'en a pas, c'est le carburant.

245 Donc, l'idée c'est de s'assurer qu'il y ait des standards qui sont suivis, que les gouvernements suivent ces standards, que ça soit implémenter les prix de marché sur le carburant, implémenter une libre compétition, éviter la taxation sur le transport de carburant à l'international et, encore une fois, beaucoup plus important, s'assurer qu'ils suivent les normes de sécurité sur toutes les installations.

250 Et donc, bien entendu, la raffinerie, ce serait discuté au niveau des prix. Les pipelines, s'assurer des prix de l'infrastructure, qu'elle soit libre d'accès, qu'il y ait différentes routes d'approvisionnement, que ça ne soit pas qu'en pipeline, et c'est ce qu'on fait aujourd'hui. Et au niveau des aéroports, bien entendu, qu'il y ait suffisamment de compagnies, de pourvoyeurs de services qui puissent offrir leurs services à des standards définis.

255

LE COMMISSAIRE :

Je vais m'en tenir à ça. Merci.

260

M. GERARDO MESIAS :

Je vous en prie.

265 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci beaucoup de votre présentation.

270

M. MICHEL LEBLANC

LE PRÉSIDENT :

275 J'inviterais maintenant, monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce de Montréal métropolitain.

M. MICHEL LEBLANC :

280 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

285 Bonjour, Monsieur Leblanc. Alors, la parole est à vous, 15 minutes, nous vous écoutons.

M. MICHEL LEBLANC :

Bien, vous sans doute reçu le mémoire d'avance.

290 **LE PRÉSIDENT :**

Exact.

295 **M. MICHEL LEBLANC :**

Alors, quelques mots sur la Chambre de commerce. La Chambre de commerce existe depuis 1822, ça va faire 200 ans bientôt. Au fil de ces années, la Chambre a eu à se prononcer, intervenir et, parfois même, à héberger des institutions très importantes. Quand je dis intervenir, autant sur la création d'ADM, le Port de Montréal qu'on a hébergé pendant longtemps.

300 On est évidemment, depuis très longtemps, actifs pour faire en sorte que la place d'affaires qu'est Montréal soit la plus performante possible.

305 Le projet d'aujourd'hui est un projet qui nous semble très important et très stratégique. C'est d'ailleurs pour cette raison que je suis en personne ici aujourd'hui, et la raison est bien simple. Depuis des années, sinon des décennies, Montréal était dans une situation difficile. Il y avait une morosité économique. Et au fil des dernières années, on a renversé cette situation. Quand je dis « on », c'est l'ensemble de la communauté, et ça se traduit par une effervescence au niveau commercial. Ça se traduit par un essor du Port de Montréal, qui envisage d'ailleurs certaines expansions sur la Rive-Sud, et ça se traduit par un aéroport aussi qui a accueilli de nouveaux

310

transporteurs aériens, qui a vu se multiplier le nombre de liaisons aériennes directes, et qui voit en forte croissance son achalandage.

315 La Chambre s'est beaucoup impliquée dans ces enjeux-là. Nous avons contribué à attirer des transporteurs, nous avons contribué à convaincre des transporteurs d'avoir des liaisons aériennes directes, et nous avons contribué à ce que l'aéroport de Montréal s'équipe, à la fois sur ses équipements, sur la modernisation de ses infrastructures et sur ses voies d'accès.

320 Tout ça nous amène à dire qu'aujourd'hui l'aéroport va bien, l'aéroport témoigne de ce que Montréal va bien, et dans cette dynamique-là, il est nécessaire de se poser la question : est-ce que tout ce qui est présent dans la chaîne d'approvisionnement de l'aéroport, que ce soit au niveau du carburant, ce qui est l'objet aujourd'hui, mais de tout autres biens et services, que tout ça est optimisé.

325 On prévoit que ça va se poursuivre; que l'aéroport va être en croissance, que le volume de déplacements va continuer de s'accroître, qu'il va y avoir plus de liaisons aériennes directes, et donc, devant nous, nous avons à gérer une situation en croissance.

330 C'est clair aussi que collectivement, on se dote d'objectifs, appelons-les d'efficacité énergétique, au départ, de transition énergétique maintenant, et éventuellement de réduction de notre empreinte carbone, qui sont des objectifs légitimes que nous appuyons et, en même temps, notre discours en est un de pragmatisme.

335 Et dans ce cas-ci, ce qui est évident pour nous, c'est que l'avion électrique, qu'il soit à panneaux solaires ou qu'il soit d'une tout autre nature, n'est pas pour demain. Les experts que nous consultés nous disent qu'on est à quelques décennies de pouvoir avoir ce type de véhicule qui transporterait des centaines de passagers – on ne parle pas d'un avion avec un pilote, on parle d'avions commerciaux – et que, par conséquent, quand on dit qu'il va y avoir une continuité de croissance à l'aéroport – plus de liaisons aériennes directes, plus de transporteurs aériens –, que l'avion électrique ou l'avion qui utiliserait d'autres sources énergétiques n'est pas pour demain, la question se pose : est-ce qu'on est capable d'accommoder l'aéroport dans ses besoins d'approvisionnement en carburant? Et, si oui, quelle est la meilleure façon de le faire.

345 Ce qui est proposé comme projet aujourd'hui nous apparaît optimal. Ça nous apparaît optimal d'un point de vue économique; il est situé à Montréal, à proximité du port, sur des terrains dont la vocation est de faire ce genre d'activité. Il est situé à distance raisonnable des lieux d'habitation. Il est situé dans un endroit où il y a un petit raccordement à faire pour un pipeline qui amènerait, qui acheminerait le carburant jusqu'à l'aéroport, et il permettrait d'approvisionner pas juste l'aéroport de Montréal, mais l'aéroport de Toronto, éventuellement, et également 350 l'aéroport d'Ottawa à partir de Montréal, dans des conditions qui seraient potentiellement plus

sécuritaires que ce qui existe présentement, où on transporte à partir de Québec sur des camions, sur des trains, ce carburant.

355 Donc, ça répond à un besoin, une dynamique économique en croissance avec des enjeux de déplacements internationaux par avion en croissance;

Une technologie qui ne va pas évoluer rapidement pour se passer de ce carburant;

360 Un site, qui est un site approprié, bien situé, avec des infrastructures existantes incluant un pipeline;

365 Et puis, finalement, un enjeu de sécurité qui serait potentiellement renforcée en s'assurant qu'on transporte moins par camion et par train, et qu'on transporte davantage par des navires et par pipeline.

370 L'organisation, l'entreprise qui est derrière ce projet nous semble être une entreprise responsable qui fait appel à un opérateur extrêmement responsable; qui a des sites semblables à travers le Canada; qui n'a pas d'enjeux majeurs récents – il n'y a pas eu d'accidents majeurs –; qui nous semble avoir une approche qui est transparente, qui est ouverte, qui est volontaire. Et que de ce point de vue là, on fait face à un citoyen corporatif qui se comporte correctement.

375 C'est clair que dans des dynamiques où il y a du stockage de carburant, où il y a du déplacement de carburant, il y a potentiellement des inquiétudes. C'est clair également qu'il faut examiner les alternatives. S'il doit y avoir du carburant d'entreposé quelque part et de transporté quelque part, est-ce qu'on a dans ce cas-ci une réduction du risque? Selon notre opinion, on a une réduction du risque.

380 Finalement, peut-être le dernier point, c'est que si on ne va pas de l'avant, va se poser la question de l'approvisionnement de l'aéroport de toute façon. Et je ne pense pas qu'on veuille que l'aéroport diminue ses activités. On pense que, collectivement, on veut que l'aéroport poursuive sa croissance en lien avec la croissance économique de Montréal et du Québec.

385 Donc, devant nous, on aura, si on refuse ce projet, à trouver une autre solution, et nous pensons que celle-ci est la bonne.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

390 Merci de votre présentation, Monsieur Leblanc. Monsieur Haemmerli, des questions?

LE COMMISSAIRE :

395 Oui. Vous avez presque terminé en disant : « On va devoir revoir l'approvisionnement de l'aéroport de toute façon. » Quels sont actuellement les problèmes ou les éléments qui font qu'on va devoir revoir ça, de toute façon?

M. MICHEL LEBLANC :

400 C'est un problème d'accompagnement de croissance, de planification, de fluidité de l'approvisionnement. Ce que nous comprenons du dispositif actuel, c'est qu'il fonctionne sur de plus grandes distances, utilisant le camion, utilisant donc des moyens qui peuvent être plus affectés par les conditions de l'environnement autour et, si on utilise le rail, encore là, qui peuvent être plus affectés par des situations qui pourraient se passer sur le rail.

405 Ça vient aussi, dans certains cas, affecter les autres utilisations de ce rail. Et si on est dans l'accroissement du transport en commun utilisant ces rails, si on est dans l'accroissement du volume qui transite par ces rails et qu'on a en même temps un accroissement de la demande de carburant, et donc du transport par carburant, on s'en va devant nous vers, à certains moments, soit des goulots d'étranglement ou des compromis qu'il faudra faire. Et donc, nous pensons que
410 ce qui est proposé là, c'est une façon de sécuriser, pour des années à venir, cet approvisionnement vers l'aéroport qui permet d'accompagner sa croissance.

LE COMMISSAIRE :

415 D'accord. On pourrait avoir un long débat dessus, mais notamment, certaines des contraintes qui s'appliquent dans le corridor Québec-Montréal pourraient aussi s'appliquer à partir du terminal de Montréal, mais on... oui, allez-y.

M. MICHEL LEBLANC :

420 Vous voulez dire vers Toronto ou vers Ottawa, bien sûr, mais on réduit la portion sur laquelle ça peut se produire.

LE COMMISSAIRE :

425 Ça va.

M. MICHEL LEBLANC :

430 Et du point de vue de l'aéroport Dorval-Trudeau, je vous dirai que moi, l'approvisionnement
de l'aéroport d'Ottawa ou de Toronto m'est beaucoup moins important. Ce qui est important pour
moi, c'est que notre aéroport ici soit bien approvisionné.

LE COMMISSAIRE :

435 Celui-ci, d'accord. Vous parlez aussi des démarches du promoteur, de consultation,
d'information. Est-ce que vous, vous y avez participé à, soit celle de CIAM, soit celle de la CMM?

M. MICHEL LEBLANC :

440 Nous, nous avons été sollicités par CIAM. Nous les avons questionnés. Habituellement,
quand on vient ici, c'est parce qu'on a drillé le promoteur pour s'assurer que nous comprenions
bien, que nous posions les questions sur à la fois ce qui devait être fait, et que nous avons aussi
demandé au promoteur qu'est-ce que lui prenait comme initiatives pour faciliter l'acceptation
445 sociale.

Et quand ce promoteur nous a présenté à la fois son plan, à la fois ce qu'il faisait, à la fois le
type de communication qu'il avait, nous on a estimé qu'on avait devant nous un promoteur qui
voulait maximiser les chances, à la fois que son projet fonctionne, mais aussi qu'il y ait une
450 acceptabilité sociale autour de son projet, et ça nous a semblé très positif.

LE COMMISSAIRE :

455 C'est parce qu'on ne les trouve pas forcément ici, mais avez-vous fait à l'époque des
commentaires pour bonifier?

M. MICHEL LEBLANC :

460 Nous avons discuté directement auprès du promoteur, notamment sur la documentation à
apporter sur ce qui avait été fait dans le reste... ce qui était fait ailleurs au pays. Il y a des gens qui
ont questionné : est-ce qu'on doit avoir à proximité de l'eau à proximité du fleuve? Ce genre
d'installation.

465 Alors, nous avons, nous, cherché à comprendre, à travers le monde, où sont localisées ce
genre d'installations et où ce promoteur-là et son opérateur localisent ce genre d'opération là,
pour en arriver à la conclusion que c'était logique, pragmatique, de mettre ce genre d'installation à

proximité du port et donc de l'eau et, idéalement, à proximité de pipeline existant, pour éviter à avoir à en construire de nouveaux.

470 Donc, c'est plutôt nous, dans la recherche d'information factuelle et réelle, et éventuellement dans la volonté du promoteur de bien les communiquer à l'ensemble des acteurs.

LE COMMISSAIRE :

475 Ça va, merci.

LE PRÉSIDENT :

480 Merci de votre présentation, Monsieur Leblanc.

M. MICHEL LEBLANC :

 Merci.

485

**M. LUC LEFEBVRE ET
Dr STÉPHANE PERRON**

490 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Luc Lefebvre et monsieur Stéphane Perron pour la Direction régionale de santé publique de Montréal.

495 **Dr STÉPHANE PERRON :**

 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

500

 Bonjour, Messieurs.

Dr STÉPHANE PERRON :

505

 Je me présente, Stéphane Perron. Je suis accompagné de mon collègue Luc Lefebvre. Je suis médecin, Luc est toxicologue.

Je vais débiter et terminer la présentation et Luc va vraiment prendre la partie du milieu.

Premièrement, juste pour rappeler le mandat de la DSP, la Direction régionale...

510

LE PRÉSIDENT :

Juste vous rappeler, 15 minutes.

515

Dr STÉPHANE PERRON :

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

520

Nous vous écoutons.

Dr STÉPHANE PERRON :

525

Absolument. La Direction régionale de santé publique a comme mission et mandat de vraiment préserver et améliorer la santé de la population de l'île de Montréal par des interventions sur la promotion, la prévention et la protection de la santé. Puis dans ce cadre-là, on doit identifier des situations susceptibles de mettre en danger la santé de la population et de mettre en place des mesures nécessaires pour la protéger.

530

Dans le cadre de l'audience publique sur le *Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal*, on a évalué le projet puis on a identifié quatre enjeux pour la population montréalaise.

535

Le premier enjeu c'est vraiment la perspective qui est limitée à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement en carburant quand – on va l'expliquer plus loin – les enjeux ne se limitent pas à ce seul maillon.

540

Le deuxième enjeu c'est l'aménagement du territoire puis les risques reliés aux riverains d'où les risques technologiques se situent.

545

Le troisième enjeu c'est les effets de la santé des usagers de route. Ça fait que s'il y a un problème puis il y a des gens qui sont sur la route – on va revenir plus tard –, mais comment on gère ces problèmes-là.

Et le dernier impact et non le moindre, c'est les impacts de déversement aquatique potentiel aux pipelines PTNI.

Je vais laisser la parole à Luc.

550

M. LUC LEFEBVRE :

Bonjour. Comme le disait mon collègue, le docteur Perron, le premier élément qu'on veut aborder, c'est le volet de la perspective limitée de l'analyse à un seul maillon de la chaîne.

555

Donc le projet actuel, quand on le regarde dans sa globalité, entraîne, pour la région de Montréal, une augmentation du nombre de navires-citernes qui vont se rendre à Montréal. On va avoir une augmentation du volume de 200 % du pétrole transporté du site 1 vers l'aéroport de Montréal. On va avoir une augmentation aussi de la distance parcourue des convois ferroviaires qui vont transporter le pétrole sur l'île de Montréal, et si l'option camion-citerne était retenue, il y aurait aussi une augmentation de la distance à ce niveau-là.

560

Donc, on se retrouve avec un projet qui, dans la globalité montréalaise, dans un contexte de risque technologique, entraîne une augmentation du risque par rapport à la situation actuelle au niveau du territoire.

565

Donc, on perd en perspective, lorsqu'on regarde un seul maillon qui est l'entreprise, le projet CIAM en tant que tel, et pour utiliser l'adage : « Une chaîne est aussi forte ou aussi solide que le maillon le plus faible. » Donc, actuellement, on a l'impression qu'on regarde probablement le maillon le plus fort de la chaîne et qu'on oublie certains éléments qui pourraient avoir des conséquences importantes.

570

Donc, ça nous amène sur une première perspective, que nous croyons que les éléments externes au projet, donc le volet maritime et le volet du transport par pipeline devraient être évalués et on devrait avoir une assurance que ces enjeux, soit il y a eu des mesures additionnelles qui ont été mises en place, soit des plans de gestion ont été développés pour faire face à des événements qui pourraient être reliés au projet en tant que tel.

575

Deuxième élément est le volet de l'aménagement du territoire. Donc, on sait qu'une entreprise qui va manipuler des produits pétroliers peut avoir des conséquences advenant un relâchement sur deux aspects : si le produit peut présenter un potentiel d'explosion, donc une suppression ou avoir un enjeu d'exposition à des radiations thermiques dans un contexte d'incendie.

580

585 Dans le cadre du projet actuel, le promoteur nous a démontré que le seul impact pour la population à l'extérieur provient d'un risque d'incendie qui pourrait survenir soit au niveau du site 2, soit dans une fuite au niveau du pipeline.

590 Donc, ce que ça nous amène, et puis dans le cadre de la première phase de l'audience, ça a été clairement démontré, on sait qu'au niveau de la région de Montréal, l'agglomération s'était dotée d'un schéma d'aménagement du territoire en 2015. Dans ce schéma, on mentionnait que la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbure par pipeline ne peut être implantée à moins de 300 mètres d'un usage sensible. Et par usage sensible, il y avait une série de descriptions dont un
595 de ces éléments était : zone résidentielle.

600 On a compris aussi, dans le cadre de la première phase de l'audience, qu'il y a des documents d'ordre administratif qui sont venus changer la définition ou qui sont venus préciser la définition d'un pipeline, donc, par conduite de distribution ou conduite d'alimentation. Toutefois, dans une perspective de santé publique, notre préoccupation, peu importe la sémantique qui est utilisée, on est dans un aspect conséquence. Donc, on se rend compte qu'un événement qui impliquerait une fuite à ces niveaux-là pourrait avoir des conséquences au niveau des populations, particulièrement pour les populations qui se retrouvent sur les avenues Marien et Durocher à la hauteur de Sherbrooke.

605 Donc, dans un contexte comme celui-là, si le schéma d'aménagement avait été respecté, on n'aurait pas eu de conséquence, parce qu'en aucun moment on est dans une perspective où la zone d'impact, avec une distance de 300 mètres, aurait touché à des populations dans un quartier résidentiel.

610 Si le tracé n'est pas changé, nous recommandons que certaines mesures supplémentaires soient ajoutées au niveau du pipeline pour pouvoir mettre en perspective ou prendre en considération les conséquences potentielles au niveau des populations. Est-ce que ce sont des mesures physiques, murets ou encore des systèmes qui vont permettre d'avertir les populations qu'un événement survient et qu'ils doivent évacuer pour se protéger face à un risque d'incendie à ce niveau.
615

620 Troisième élément qu'on veut aborder, c'est le volet des risques rattachés pour les usagers de la route.

Donc, on l'a vu, le tracé du pipeline qui va relier le site 1 vers la conduite de PTNI longe un circuit routier ou autoroutier. Et donc, on se retrouve, selon les scénarios qui sont utilisés, lorsqu'on est avec une fuite de l'ordre... ou une brèche de l'ordre, sur le pipeline, de l'ordre de 40

625 millimètres ou une rupture totale, on se retrouve à avoir des zones de conséquences pour la radiation thermique qui vient impacter ou englober les portions autoroutières.

630 Donc, à notre avis, il est impératif qu'on soit en mesure, dans un tel contexte, de pouvoir prévenir les citoyens qui vont être des utilisateurs d'automobiles et qui vont se déplacer vers une zone qui pourrait avoir un événement. Ces gens-là ne peuvent pas avoir l'information parce qu'ils sont loin au moment où l'événement pourrait survenir, puis ils vont se déplacer pour pouvoir rentrer à l'intérieur d'une zone qui est dangereuse.

635 Donc, on doit penser, dans le cadre de ce projet, la mise en place de mesures particulières pour pouvoir informer. Dans le passé, on a vu des mesures qui ont été développées pour certaines installations au niveau de l'est de Montréal avec des sirènes d'alerte. Ces sirènes et les systèmes, qu'on appelait systèmes d'alerte et d'avis, visaient le confinement des populations, mais essentiellement vers des installations fixes et avec des produits chimiques dans le conduit, et puis on visait le confinement des populations.

640 Dans le contexte des hydrocarbures, dans un risque incendie, on est dans une démarche interne différente. Donc, on n'est pas dans une démarche où on vise le confinement, on vise l'évacuation, et là, on est avec des petits groupes. Donc, on devrait mettre en place des mesures pour pouvoir protéger ces utilisateurs. Donc, est-ce que c'est des systèmes de lumières pour bloquer des quadrilatères? Avoir des consignes sur des panneaux qui viennent dire aux gens :
645 vous pouvez syntoniser un poste de radio, comme on le fait actuellement avec les systèmes, mais on doit réfléchir à une solution qui fait en sorte que des gens ne se déplacent pas vers une zone de danger advenant un accident.

650 Évidemment, ce n'est pas une démarche qui doit se faire seule. Donc, clairement, les secteurs de la Sécurité civile municipale de la Ville de Montréal, ministère des Transports, ministère de la Sécurité publique devraient travailler de concert à mettre en place ces mesures pour pouvoir aviser des gens qui sont dans leur véhicule et qui pourraient se déplacer vers une zone où il y a un enjeu.

655 Le dernier élément vient rejoindre un peu le premier, qui est la perspective limitée de l'analyse. À partir du moment où on a une vision qui ne vise que l'installation rattachée au projet CIAM, bien, on occulte un peu la partie du pipeline qui va traverser des cours d'eau à deux occasions, la rivière des Prairies, la rivière des Mille-Îles, la rivière des Outaouais, et notre préoccupation c'est, est-ce que s'il y avait un événement qui entraînait un déversement au niveau
660 de ces cours d'eau, il pourrait y avoir des conséquences au niveau des populations?

665 Je vous rappelle, je fais un parallèle avec l'événement qui est arrivé à Mégantic. On peut penser à la ville de Charny qui a fermé son entrée d'eau pendant 74 jours en raison de la préoccupation des risques rattachés à la présence d'hydrocarbures dans l'eau potable.

670 Dans un contexte montréalais, une telle situation est impensable. Donc, on ne peut pas fermer une entrée d'eau au niveau montréalais. Les besoins en eau, les services de santé sont tellement dépendants de cette ressource essentielle qu'une fermeture mettrait en péril la sécurité et la santé de la population montréalaise.

675 On ne peut pas penser, malgré le fait qu'on a mis en place des plans de mesures d'urgence, qu'on va être capables de distribuer des millions de litres d'eau aussi à l'ensemble de la population. Donc, on se doit de s'assurer que ce genre de situation ne puisse pas arriver pour mettre en vulnérabilité les populations au niveau montréalais.

Donc, Stéphane, je te laisse la conclusion.

Dr STÉPHANE PERRON :

680 Donc, comme conclusion, le mémoire nous a permis d'identifier quatre enjeux au projet de terminal. On revient à la charge avec les enjeux : le premier enjeu, on a une perspective limitée à un seul maillon de la chaîne, ce qui fait en sorte que les conséquences potentielles des changements majeurs engendrés par le projet à la chaîne d'approvisionnement ne sont pas considérées dans leur ensemble. Donc, ne pas juste se concentrer sur un élément de la chaîne, 685 mais toute la chaîne d'approvisionnement, parce que toute la chaîne d'approvisionnement va être impactée par ce maillon.

690 Nous sommes aussi d'avis que l'ensemble des organismes réglementaires qui ont juridiction sur les autres maillons de la nouvelle chaîne d'approvisionnement doivent fournir des évaluations rigoureuses de l'ensemble des risques et que des mesures additionnelles soient déployées pour prévenir et gérer d'éventuels incidents.

695 On est conscients que c'est d'autres organisations qui sont responsables, mais encore une fois, étant donné que le maillon, que si on bouge un maillon, tous les autres maillons sont bougés aussi, il faut que les autres organismes prennent ça en considération dans une évaluation des problèmes reliés aux différents maillons de la chaîne.

700 Deuxièmement, le tracé proposé par le pipeline fait en sorte que les résidences des citoyens pourraient se trouver à l'intérieur des zones d'impacts pour un enjeu de radiation thermique.

705 Donc, à défaut de modifier le tracé pour augmenter la distance qui sépare le pipeline des résidents, des mesures de protection supplémentaires pour assurer la sécurité des résidents doivent être ajoutées aux portions concernées du pipeline.

710 Finalement, comme le tracé du pipeline longera plusieurs routes du secteur, un déversement aussi pourrait arriver et avoir des conséquences graves pour les automobilistes utilisant ces routes. Ça fait que ça, c'est notre troisième point. Il faut vraiment avoir des moyens pour alerter et aviser les citoyens mobiles; ces moyens-là doivent être développés.

715 Donc, deuxièmement, le pipeline rentre dans des zones. Il y a comme une gestion au niveau des risques qu'il faut faire étant donné qu'on ne prend pas en considération le 300 mètres alentour d'un pipeline, puis, encore une fois, les risques reliés au transport routier, il faut qu'on les considère aussi.

Et finalement, encore une fois, on revient au premier point, chaîne d'approvisionnement, il faut qu'on pense aussi au niveau de la sécurité pour l'eau potable reliée au pipeline qui traverse le fleuve et les différents cours d'eau.

720 Merci.

LE PRÉSIDENT :

725 Alors, merci de votre présentation. Bien, écoutez, je prends le sujet au vol pour ce qui est de l'approvisionnement en eau potable de la région métropolitaine.

730 Le pipeline que le promoteur envisage d'utiliser pour le transport du carburant, de l'aérocarburant, serait déjà utilisé à pleine capacité. Donc, on sait qu'il y aurait déjà un risque au regard de l'approvisionnement en eau potable compte tenu de l'utilisation de l'infrastructure actuellement.

735 Vous, dans quelle mesure êtes-vous à même de nous informer quant à ce qu'on met déjà en place en termes de diminution du risque ou de plan de mesures d'urgence pour assurer cet approvisionnement en eau potable actuellement?

M. LUC LEFEBVRE :

740 Les mesures, comme je le mentionnais, de façon générale, ce pipeline est en place. L'utilisation est déjà présente. En réalité, ce qu'on constate c'est qu'on vient ajouter une portion qui va alimenter au niveau aéroportuaire, et donc, on se retrouve dans une situation qui est déjà

existante. Si l'accident survenait aujourd'hui, les conséquences seraient telles qu'on vient de les présenter.

745 Donc, est-ce qu'il pourrait y avoir des conséquences pour l'ensemble des prises d'eau qui sont dans la partie ouest de l'île de Montréal? On est incapables de pouvoir vous répondre dans l'affirmative parce que cette information-là n'existe pas, n'est pas documentée. Donc, on n'a pas de modèles qui ont été faits pour pouvoir présumer que ça va se rendre ou ça ne se rendra pas. Donc, dans un tel contexte, on arriverait probablement à avoir une position qui ressemble à celle qui a été mise en place dans un contexte tel que Mégantic.

750 On est capables, suite à l'événement de Mégantic, de dire que la prise d'eau de Charny n'a jamais été en danger. Donc, dans les analyses, à postériori, jamais cette prise-là n'a été mise en danger. Mais dans un contexte de prévention, on n'est pas dans un univers où on est avec du biologique, où on est capables d'utiliser des mesures de protection. Donc, quand on est dans un
755 contexte hospitalier, certains services, certains équipements font en sorte qu'un bris ou une entrée de produits pétroliers, de produits chimiques à l'intérieur pourraient venir contaminer ces équipements et compromettre.

760 Et donc, à partir du moment où il n'y a pas de détection en continu, les mesures ne sont pas faites, le réflexe probablement naturel va être de dire : bien, dans un contexte de protection, on va protéger nos entrées d'eau et faire en sorte qu'on ne contamine pas ce réseau.

765 Et là, bien, la boule part de la montagne et commence à débouler. Donc, on se retrouve, une fois qu'on a pris cette décision, on a un enjeu de sécurité au niveau des bâtiments, mais on a un enjeu de santé, donc ça veut dire que l'ensemble de nos installations n'ont plus d'eau.

770 Si on se ramène aussi dans le contexte de Charny, on se rend compte qu'ils avaient la possibilité de mettre en place un système de distribution d'eau alternatif. Ils ont construit une conduite d'urgence sur 3,7 km pour venir alimenter la municipalité.

775 L'île de Montréal est isolée de par sa situation géographique. Donc, on ne fera pas une prise d'eau qui va partir de Longueuil pour venir alimenter Montréal. On ne peut pas faire ça. On ne peut pas non plus aller vers les plans qu'on utilise quand on a des petits événements sur des portions de l'île de Montréal, de dire : on va mettre en place des unités de distribution, on va mettre en place des unités de remplissage pour que les citoyens puissent venir chercher de l'eau qui est potable.

780 Dans un contexte où la totalité de nos prises d'eau de l'ouest, elles sont toutes situées dans l'ouest, donc assez proches d'un bris de conduite, on se retrouve dans une situation où la totalité de la population sur l'île de Montréal serait privée d'eau et c'est impensable qu'un plan de

mesures d'urgence puisse faire en sorte qu'on pourrait mettre une distribution populationnelle, institutionnelle d'eau à ces populations.

785 Donc, le constat, il est présent maintenant. Cet élément-là vient ajouter en se disant, bien, est-ce que cet ajout permet une pérennité, entraîne une augmentation? Et donc, on se doit de le remettre sur la table.

Dr STÉPHANE PERRON :

790 Puis quoi qu'il arrive, dès qu'on le considère, dès que l'on considère un autre élément, il faut se réassurer, peu importe ce qui est comme modalité, qu'une fois que ça a été analysé au BAPE, qu'au moins tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement sont sécuritaires avec des preuves qu'ils sont sécuritaires.

795 **LE PRÉSIDENT :**

800 Je reviens sur le sujet de l'approvisionnement en eau potable. Écoutez, je pense qu'il y a des enseignements à retirer de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic. Vous avez souligné à deux reprises les enjeux d'approvisionnement en eau potable pour ce qui est de la municipalité de Charny, mais au regard, en sachant que l'approvisionnement en eau potable relève de la responsabilité municipale, considérez-vous que les responsables municipaux d'approvisionnement en eau potable sont adéquatement sensibilisés quant au risque que représenterait éventuellement une rupture du pipeline?

805 **M. LUC LEFEBVRE :**

810 Oui, je pense que oui. Clairement, les travaux qui ont été faits, on se rappelle l'audience qui a été avortée, mais il y a peut-être une année et demie, pour le projet d'oléoduc Énergie Est. Cet enjeu-là, on était avec un pipeline beaucoup plus gros, qui était un peu plus loin, mais cet enjeu-là avait été présenté de façon importante.

815 La Ville de Montréal, qui est le gestionnaire principal de l'eau potable, a commencé à regarder ces différentes sources. Comment on pourrait protéger finalement ces installations, comment on pourrait mettre en continu des équipements de mesure pour faire en sorte qu'on ait des lectures en temps réel des concentrations. Actuellement, ces éléments-là ne sont pas en place, donc on doit réfléchir pour protéger.

820 Mais advenant qu'on n'est pas capables de protéger la conduite, bien, on arrive à la gestion de la conséquence. Donc, oui, je pense que les gens de la Direction de l'eau au niveau de la Ville de Montréal sont très au fait, très conscients de la vulnérabilité. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Haemmerli?

825 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. J'aurais presque envie de revenir, mais je vais laisser la part à mon collègue, je vais aller... la commission, quand elle examine le projet, sa réflexion évolue. La vôtre aussi, apparemment, parce que j'ai sous les yeux les communications que vous avez envoyées à l'occasion de l'étude de recevabilité, qui était par vous, si je ne m'abuse, Monsieur Lefebvre, et votre préoccupation demeurerait à l'égard de certains scénarios sur le risque technologique, le fait qu'il y ait des effets sur la santé humaine ou pas.

830
835 Là, vous nous arrivez en disant – je synthétise, si je suis dans l'erreur vous me le dites –, mais l'étude d'impact est incomplète dans la mesure où elle focalise sur un point, il y a tout ce qui vient avant et tout ce qui vient après qui n'a pas été abordé. Qu'est-ce qui fait que vous en êtes arrivés là, finalement, à partir de ce que vous aviez livré pour la recevabilité?

840 **M. LUC LEFEBVRE :**

À vrai dire, on avait soulevé ces enjeux. On avait soulevé ces enjeux dans les documents rattachés, aux risques rattachés au niveau du transport au niveau bateau. Et, malheureusement, les réponses ont été négatives, c'est-à-dire que les questions qu'on soulevait étaient jugées comme étant en dehors du cadre de l'analyse qui était en place.

845
850 Donc, je vous dirais qu'on est dans un processus d'une continuité. C'est une préoccupation, on comprenait que dans le cadre des enjeux qu'on avait soulevés, elle ne pouvait être prise en considération initialement. Ça n'a pas atténué nos préoccupations. Donc, on revient à la charge en disant : bien oui, on doit faire des évaluations précises, mais cette chaîne doit être vue dans sa globalité. Un projet comme celui qu'on regarde maintenant ne peut vivre que s'il a un apport et s'il a une sortie, et le projet ne peut pas être regardé qu'avec une loupe; donc, on doit le voir dans sa perspective.

855 Donc, on avait soulevé ces enjeux, particulièrement au niveau du transport maritime, de voir quelles étaient les perspectives qui pouvaient y avoir rattachées au transport avec les navires-citernes, les conséquences qui pouvaient en découler, et plusieurs de ces éléments-là n'ont pas été retenus.

LE COMMISSAIRE :

860

D'accord. J'en ai une autre. Monsieur Perron, dans la première partie, vous nous avez fait finalement un portrait de la qualité de l'air, en tout cas, vous nous avez éclairés sur l'évolution de la qualité de l'air puis aussi, vous avez clarifié, je pense, des éléments en cause dans certains facteurs de maladies respiratoires dans l'île de Montréal.

865

Ce que je voulais savoir c'est que, bon, les facteurs qui sont en cause, puis on parle, on a parlé beaucoup en première partie des particules oxyde de soufre, oxyde d'azote, l'OMS est en train de revoir ses critères à la baisse, puis même le fédéral, pour les particules, aimerait bien, par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, faire adopter des seuils plus bas.

870

Est-ce que vous avez examiné le projet dans cette perspective-là?

Dr STÉPHANE PERRON :

875

En fait, oui, en partie. Parce qu'on sait que les critères au niveau des particules fines, des PM2,5, ça respecte les normes, pour les NOx aussi, au niveau du projet, notre enjeu était moins là, justement.

880

C'est sûr que la recherche, là où elle se dirige, c'est qu'on se rend compte que les conséquences sur la santé respiratoire apparaissent très, très tôt quand on constate qu'il y a de la pollution atmosphérique. L'enjeu, en fait, était moins sur la qualité de l'air reliée au projet, bien qu'il y avait des enjeux, que les risques technologiques. Ça fait que ce n'était pas une préoccupation majeure quand on a regardé le projet comme tel.

885

Puis je vais revenir à la charge aussi, je ne sais pas si j'en avais parlé, mais le problème relié à la qualité de l'air à Montréal, c'est beaucoup le transport automobile, en fait; transport automobile, transport routier, transport des camions dans sa globalité. Puis c'est les riverains qui vivent proches de ces voies de transport là, tous ceux qui sont collés sur les autoroutes, en fait.

890

Mais le projet comme tel, au niveau de la qualité de l'air, avec les données qu'on a, oui, il y a des augmentations, mais ce n'est pas des augmentations qui dépassent les seuils réglementaires, puis ce n'est pas ça...

LE COMMISSAIRE :

895

Ce n'est pas ça, l'enjeu.

Dr STÉPHANE PERRON :

900 ... l'enjeu le plus préoccupant.

LE COMMISSAIRE :

905 D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre présentation, Messieurs.

910

**M. RICHARD SIMON et
M. RAYMOND MALO**

915 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Richard Simon de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, s'il vous plaît.

920 Alors, Monsieur Simon.

M. RICHARD SIMON :

925 Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Et vous êtes accompagné de monsieur?

930 **M. RICHARD SIMON :**

Oui, je suis accompagné de monsieur Raymond Malo qui est directeur général adjoint à la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges, et c'est lui qui va faire l'essentiel de la présentation aujourd'hui.

935

LE PRÉSIDENT :

Nous vous écoutons.

940 **M. RAYMOND MALO :**

Nous avons déposé un mémoire. Donc, c'est certains éléments qu'on vous présente aujourd'hui.

945 Le territoire de Vaudreuil-Soulanges est à haut risque en matière de transport des matières dangereuses, puisqu'il y passe l'autoroute 20, la 30 et la 40. On a deux voies doubles du CN et du CP et surtout quatre lignes de pipeline. Tout le gaz et l'essence qui vient de l'ouest du Canada passent dans Vaudreuil-Soulanges avant d'être distribués au nord sur l'île de Montréal et au sud.

950 Nous sommes préoccupés par le présent projet puisque le carburant qui sera acheminé aux aéroports d'Ottawa et de Toronto devra forcément passer sur notre territoire. Notre présentation d'aujourd'hui n'a pas pour objectif de favoriser un moyen de transport plutôt qu'un autre pour le transport de l'énergie, mais de porter à l'attention du BAPE les risques reliés au transport par pipeline.

955 Au cours des dernières années, avec le projet Enbridge et la construction de l'oléoduc Énergie Est, nous avons étudié la question et réalisé qu'il y avait un risque sérieux sur plusieurs points.

960 Premièrement, les plans de mesures d'urgence que nous avons consultés n'ont aucune mesure spécifique pour assurer la protection des prises d'eau potable. L'eau est le service le plus important qu'une municipalité ait à gérer; la vie, la santé et la sécurité des citoyens en dépendent directement.

965 Un déversement sur notre territoire pourrait entraver une grave crise sociosanitaire à l'échelle de la province. Le pipeline Trans-Nord traverse la rivière des Outaouais qui fournit l'eau potable au grand Montréal et à tout près de trois millions de citoyens.

970 Le scénario d'un déversement et d'une coupure en alimentation d'eau potable n'est pas hypothétique puisque le 20 juillet 2016, une fuite de 225 000 litres d'un pipeline Husky Énergie en Saskatchewan a entraîné la fermeture des prises d'eau potable pendant deux mois sur une distance de 500 km dans la rivière Saskatchewan Nord.

975 Malgré tous les systèmes de détection des fuites, il a fallu 14 heures avant de fermer les valves et c'est une citoyenne qui l'a signalé. Ce scénario ressemble également au déversement

dans la rivière Kalamazoo au Michigan qui a nécessité 17 heures avant la fermeture des valves. C'est un pipeline qui appartient à la compagnie Enbridge.

980 La MRC de Vaudreuil-Soulanges est très préoccupée par le manque d'encadrement réglementaire dans le domaine des pipelines. Il n'existe aucun critère de performance pour intervenir, pour protéger les prises d'eau potable.

985 L'Office national de l'énergie d'ailleurs n'a plus la crédibilité depuis la publication de deux rapports dévastateurs. À l'automne 2015, la commissaire à l'environnement et au développement durable du Bureau du vérificateur général du Canada déposa un rapport qui concluait que l'ONE est incapable de suivre de manière adéquate l'application des conditions qu'il pose pour l'approbation des projets.

990 L'ONE ne fait pas le suivi des écarts de conformité des compagnies à l'égard de la réglementation en vigueur.

Les systèmes de gestion de l'information de l'Office sont inadéquats pour suivre la conformité des compagnies.

995 Le tiers des manuels d'urgence des compagnies examinés par la commissaire révèlent l'absence d'éléments d'information importants.

1000 Le comité d'experts mandatés par Ottawa dans le but de recommander des solutions afin de moderniser l'ONE concluait que cette dernière échouait au test de la confiance et de la crédibilité. Ce comité d'experts recommande le démantèlement de la structure actuelle.

1005 En conclusion, la MRC de Vaudreuil-Soulanges rappelle au BAPE que tout projet en lien avec le transport de pétrole par pipeline augmente les risques reliés à l'approvisionnement en eau potable des municipalités du Québec. Comme ces risques sont susceptibles de créer une grave crise sociosanitaire à l'échelle de la province, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a l'obligation de s'assurer que tout nouveau projet ou modification en lien avec les infrastructures et le transport du pétrole par pipeline soit soumis à une analyse rigoureuse des risques ainsi que des plans particuliers d'intervention pour sécuriser – on le souligne – sécuriser les prises d'eau potable en cas de déversements.

1010 Bien que la portion du pipeline Trans-Nord qui traverse la rivière des Outaouais ne soit pas directement à l'étude dans le présent projet, le BAPE doit obligatoirement l'étudier et considérer l'ensemble du présent mémoire en raison des risques qui y sont associés, d'autant plus que nous ne pouvons nous fier à l'Office national de l'énergie, à la lumière des différents rapports et de son

1015 processus de modernisation qui viennent complètement discréditer l'organisme de
réglementation.

1020 À l'heure actuelle, et malgré tout ce qui a été dit dans les débats sur les pipelines, la
compagnie Trans-Nord n'a toujours pas terminé les travaux afin de sécuriser une portion de son
pipeline à découvert dans la municipalité de Saint-Lazare sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges,
et ce, malgré qu'une citoyenne ait signalé ce problème il y a un an et demi.

Merci.

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci de votre présentation, Messieurs. Alors, on comprend que votre critique, quant
à l'intégration au plan de mesures d'urgence, ça s'adressait à l'industrie? C'est bien ce que je
comprends, au regard de ce que vous nous dites dans le rapport dans votre mémoire :

1030 « À titre d'exemple, il y a un manquement généralisé dans l'industrie à l'égard de
l'élaboration des plans de mesure d'urgence avec les intervenants du milieu, comme il est prévu
dans la réglementation sur les pipelines terrestres. »

1035 Bon, je reviens un peu avec les questions que je posais tout à l'heure aux gens de Santé
publique. Ce sont les municipalités qui sont responsables de l'application des plans de mesures
d'urgence?

1040 **M. RAYMOND MALO :**

Pas des plans de mesures d'urgence des compagnies de pipeline.

LE PRÉSIDENT :

1045 Non, non, non, non.

M. RAYMOND MALO :

C'est l'Office national de l'énergie qui réglemente l'industrie.

1050 **LE PRÉSIDENT :**

J'ai bien fait la différence. La responsabilité municipale au regard de l'inventaire des risques
qui sont présents sur leur territoire doit guider l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence

1055 municipale. C'est le maire de la municipalité qui a le pouvoir de déclencher un plan de mesures
d'urgence.

1060 Alors, je comprends très bien votre point de vue pour ce qui est de la prise en considération
des risques par les plans de mesures d'urgence des entreprises. Moi, je m'intéresse, à savoir
dans quelle mesure, pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, qui représente 23 municipalités, les
plans de mesures d'urgence que les municipalités ont actuellement en main, est-ce qu'ils
prennent en considération le risque éventuel que pourrait représenter le pipeline dont vous faites
mention. C'est ça, ma question.

1065 **M. RAYMOND MALO :**

1070 Mais le problème c'est que la sécurité... c'est sûr que le plan de mesures d'urgence, même
s'ils le considèrent, tantôt ça a été dit, si vous fermez les pompes pour qu'il n'y ait plus d'eau qui
rentre s'il y a une contamination de la rivière des Outaouais – Vaudreuil-Dorion, par exemple, a
une prise d'eau directement dans le centre de la rivière des Outaouais à six kilomètres du pipeline
Trans-Nord. S'ils ferment ça, non seulement c'est une crise, parce que, que ce soit les écoles ou
autres organismes publics ou économiques, ils n'ont plus d'eau. Mais aussi, il n'y a plus de
pression dans les bornes-fontaines. Ça devient un problème de sécurité publique au sens où les
pompiers ne peuvent plus intervenir avec les systèmes d'aqueduc. Ils doivent donc faire venir des
1075 citernes. Puis là, nous, en cas de mesures, on peut en avoir des citernes, on va jusqu'en Ontario,
on a déjà des ententes, ce qui n'est pas le cas de beaucoup de villes sur l'île de Montréal où au
nord ou au sud. Parce que nous, on manque déjà d'eau dans certains secteurs, vu que c'est un
secteur rural.

1080 Mais ça, c'est un élément de dire : est-ce que les municipalités doivent regarder cet aspect-
là? Oui. Le problème est que de notre point de vue, après avoir analysé, que ce soit des projets
d'Enbridge, le renversement du pipeline, ou Énergie Est, c'est qu'ils n'ont pas... ils n'ont aucun
critère de performance. Si on revient aux incendies, ce que les villes doivent faire, je vous rappelle
qu'au Québec il y a des critères de performance au sens où on doit avoir dix pompiers en quinze
1085 minutes dans les périmètres d'urbanisation au niveau de la province de Québec. Ça a coûté des
dizaines de millions de dollars aux municipalités pour le respect de ce critère 1, il y en a plusieurs,
de ce critère-là.

1090 Les compagnies de pipeline n'ont aucun critère de performance à rencontrer pour la
protection des prises d'eau potable. Ils se sont contaminés eux-mêmes dans l'ouest. Ils ont fermé
tantôt, c'est dans notre mémoire, ils ont fermé des prises d'eau potable, et c'est eux qui le
produisent. Ils n'ont même pas la capacité de réagir pour sécuriser les prises d'eau potable.

1095 C'est ça que nous, on vous souligne. C'est qu'il n'y a pas... on n'a pas de critères et il n'y a
pas d'organismes, ils n'ont pas les moyens d'intervenir en temps réel pour sécuriser les prises
d'eau potable. Ça fait que si on renvoie la balle, votre question c'est dire : oui, mais les villes,
sont-elles capables de réagir? Le problème c'est oui, c'est de fermer la prise d'eau. On ne peut
pas jouer à ça. Nous, on dit que le gouvernement – d'ailleurs le gouvernement fédéral nous a
1100 écoutés – ils ont nommé une commission d'enquête et on attend des projets de loi qui vont suivre,
pour avoir ces notions-là de sécurité publique.

LE PRÉSIDENT :

1105 O.K. Mais je tiens à vous dire, je tiens à préciser que ma question c'était : est-ce que les
plans de mesures d'urgence municipaux prennent en considération le risque que représente
l'infrastructure. Pas nécessairement que vous preniez des responsabilités à la place des
propriétaires de pipeline, là.

1110 Ma question c'était, dans quelle mesure vous prenez en considération le risque que ça
représente sur votre territoire. C'était juste ça. On comprend très bien, puis vous me confirmez par
vos propos, vous avez fait des représentations auprès de PTNI pour ce qui est du risque qu'ils
représentent sur votre territoire. Puis là, ce que je comprends de votre propos, c'est que vous
n'avez pas eu d'écoute ou d'écho?

1115 **M. RAYMOND MALO :**

C'est-à-dire oui, c'est-à-dire on a fait des représentations que ce soit à l'Office national de
l'énergie, c'est là qu'on s'est rendu compte qu'il y avait un énorme problème. On en a fait au
gouvernement fédéral, ils ont nommé une commission d'enquête, très intéressant. On en a fait
1120 aussi, tantôt on parlait... c'est ça. On est membres de l'Union de la fédération des municipalités du
Québec, de l'Union des municipalités du Québec, de la Communauté métropolitaine. On participe
à tous ces organismes-là, puis on est bien contents.

1125 C'est pour ça que le projet Énergie Est n'a pas évolué, c'est-à-dire n'a pas avancé, s'est
arrêté. Il ne se préoccupait pas du tout de cette notion de sécurité des prises d'eau potable,
Énergie Est. Donc, ce que nous on vous soumet, ce qu'on met en perspective à ce moment-ci,
c'est cet élément-là que, au moment où on se parle, au Québec, nous n'avons pas la capacité
d'intervenir en temps réel pour sécuriser les prises d'eau potable du grand Montréal.

1130 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est compris. Est-ce que vous avez d'autres commentaires concernant
spécifiquement le projet de CIAM? Parce que l'on comprend que PTNI est un transporteur pour

1135 CIAM qui, éventuellement, va prendre une entente contractuelle avec le promoteur dont on analyse le projet. Spécifiquement pour le projet qui va se dérouler, qui se propose d'être construit à Montréal-Est, est-ce que vous avez des commentaires spécifiquement là-dessus?

M. RAYMOND MALO :

1140 Non.

LE PRÉSIDENT :

1145 Merci. Monsieur Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

Non, ça va. Merci.

1150 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Messieurs.

1155

**M. DAVID LABROSSE et
Mme CHRISTINE FRÉCHETTE**

LE PRÉSIDENT :

1160

Alors, j'inviterais maintenant monsieur David Labrosse de la Chambre de commerce de l'est de Montréal.

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1165

Bonjour. J'accompagne monsieur Labrosse, Christine Fréchette.

LE PRÉSIDENT :

1170

Oui. Madame Christine Fréchette qui accompagne monsieur Labrosse, pour les besoins de transcription c'est important, compte tenu que monsieur Labrosse s'était annoncé, mais pas vous, Madame.

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

1175

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

Merci de nous recevoir. Donc, je précise que monsieur Labrosse est directeur des affaires publiques et gouvernementales de la Chambre et j'en suis la dirigeante, et quelques mots pour débiter sur la Chambre.

1180

La Chambre de commerce de l'Est de Montréal a pour mission de défendre et de promouvoir les intérêts socioéconomiques de ses 1 200 membres, de même que des 32 000 entreprises qui sont situées sur le territoire de la Chambre, soit à l'est du boulevard Saint-Laurent. Donc, c'est un territoire qui comprend 850 000 habitants et qui regroupe 400 000 emplois très diversifiés.

1185

Donc, tel qu'indiqué dans le mémoire qu'on vous a soumis, la Chambre souhaite exprimer son appui au projet de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal qui vise à construire un terminal d'approvisionnement de carburant à Montréal-Est.

1190

Le projet de la CIAM nous apparaît important pour l'est de Montréal, pour plusieurs raisons. D'une part, parce qu'il va sécuriser et augmenter le niveau de fiabilité de l'approvisionnement énergétique de plus de 50 % du carburant d'aviation utilisé par trois des six aéroports les plus achalandés au Canada.

1195

Il va permettre également d'optimiser les coûts d'approvisionnement en carburant et également diminuer l'empreinte environnementale liée à son transport.

1200

L'approvisionnement en carburant des aéroports de Montréal, d'Ottawa et de Toronto est hautement stratégique, non seulement pour la ville de Montréal, mais également pour le Québec et on peut dire pour le Canada.

1205

Le projet de la CIAM survient dans un contexte où la sécurisation des approvisionnements est nécessaire pour soutenir la croissance d'achalandage des aéroports canadiens desservis par le projet.

1210

Quand on parle d'achalandage, on fait face à des chiffres quand même assez élevés. Quand on regarde du côté de l'aéroport Montréal-Trudeau, on a observé par exemple une croissance de 6,9 % du nombre de voyageurs en 2016. Une croissance également de 9,5 % en 2017, et c'est un achalandage accru qui risque fort de se maintenir, puisque l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau offre maintenant 16 destinations nationales et internationales de plus qu'il y a

1215 quatre ans. Et parmi ces nouveaux vols, on compte plusieurs vols vers l'Asie, notamment, ce qui ne sera pas sans avoir un impact significatif sur les besoins d'approvisionnement en carburant.

1220 Donc, pour la Chambre, le projet de la CIAM constitue un jalon important du fait qu'il va nous permettre d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de l'aéroport de Montréal. Le monde aéroportuaire en est un où sévit, je dirais, une très grande compétitivité pour ne pas dire une hyper compétitivité, et l'optimisation des coûts d'alimentation en carburant constitue un atout de première importance qui va nous permettre d'attirer davantage de compagnies aériennes tout comme davantage de connexions aériennes avec Montréal.

1225 La Chambre se réjouit tout particulièrement des nombreuses retombées économiques qu'offrira le projet de la CIAM. D'une part, on parle d'un investissement privé majeur à hauteur de 150 millions de dollars qui va générer des bénéfices économiques locaux importants.

1230 Et pour l'est de Montréal, qui a connu des périodes peu réjouissantes sur le plan des emplois et des investissements au niveau des dernières décennies, tout comme au niveau des dernières semaines également, il s'agit d'une bonne nouvelle. Disons que l'est de Montréal est loin d'avoir atteint son quota de bonnes nouvelles sur le plan économique.

1235 On peut bien sûr évoquer les retombées aussi en taxes et en impôts. Je crois que les chiffres vous ont déjà été communiqués à ce niveau-là, mais on peut mentionner aussi que le projet contribuera positivement à l'essor d'entreprise et de secteurs stratégiques, tant dans sa phase d'opération que dans sa phase de construction, grâce à l'embauche de personnel ou encore par l'octroi de contrats à plusieurs entrepreneurs spécialisés.

1240 Plusieurs types d'entreprises qui approvisionnent le secteur pétrochimique pourront bénéficier de ces retombées-là. On pense notamment aux entreprises de services environnementaux, secteur de la construction industrielle, aux entreprises dans le domaine de la soudure ou encore en systèmes spécialisés... bon, les exemples sont nombreux.

1245 Ce projet est structurant pour le tissu économique de l'Est, du fait qu'il s'ajoute à des investissements publics et privés réalisés au sein de pôles industriels déjà présents dans l'est de Montréal. Donc, c'est l'occasion de consolider notre positionnement stratégique dans la métropole, dans trois importants pôles économiques, c'est-à-dire la grappe logistique, le complexe pétrochimique et la grappe aéronautique.

1250 Des retombées sont également intéressantes du côté de la création d'emploi. Pour la phase de la construction, on parle de créer environ 680 emplois équivalents à temps plein. Ça va avoir un impact majeur sur le secteur de la construction industrielle, bien entendu, lequel connaît des difficultés depuis 2012.

1255 Les entrepreneurs de ce secteur ont besoin d'être soutenus par des projets d'importance qui vont garnir leur carnet de commandes, qui vont faire travailler des employés du secteur et qui vont générer de l'activité économique, généralement parlant.

Pour la phase d'opération, la CIAM prévoit créer une vingtaine d'emplois en plus de donner des mandats à des entreprises spécialisées dans le domaine pétrochimique.

1260 La Chambre se réjouit particulièrement de constater que l'entreprise va mettre en oeuvre des mesures favorisant l'embauche d'une main-d'oeuvre locale, de même que le recours à des entrepreneurs locaux. C'est un geste significatif qui est apprécié également de la communauté d'affaires de l'est de Montréal.

1265 Le projet de la CIAM contribuera également à revaloriser le territoire. L'entreprise prévoit en effet s'installer sur un terrain industriel présentement inutilisé et ayant été occupé par l'industrie pétrochimique. Ces terrains sont inutilisés depuis de 20 ans et comportent un avantage important, puisqu'ils sont déjà adaptés à ce type d'activités. Il n'y a donc pas de changement de vocation à prévoir pour le terrain. Ils permettent aussi à la CIAM de bénéficier des infrastructures intermodales existantes, ce qui limitera les impacts de la phase de construction. Donc, pour la
1270 Chambre, ce terrain offre une fenêtre d'opportunités intéressantes et constitue tout simplement un choix logique.

1275 Ce projet s'inscrit également dans une démarche environnementale puisqu'il permettra de réduire les émissions de GES liées au transport du carburant. Le transport en camion entre Montréal et Québec sera en effet remplacé par du transport maritime jusque dans l'est de Montréal puis transféré par conduite souterraine jusqu'à l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau. Une solution qui est souhaitable, estimons-nous, du point de vue environnemental, puisqu'elle permet une réduction de 15 % des GES. Et il est estimé qu'annuellement, plus de 10 000 trajets de
1280 camions-citernes seraient éliminés entre Montréal et Québec.

1285 Finalement, la Chambre de commerce souhaite souligner la qualité de la démarche de la CIAM et l'approche d'ouverture qu'elle a adoptée tout au long de ce dossier. Ils ont fait preuve en fait de responsabilité, de transparence, puisqu'ils ont inscrit la notion de l'acceptabilité sociale au coeur de leur démarche. Et la qualité de la démarche et les 30 ans d'expérience du promoteur nous mettent en confiance pour la réalisation du projet, tout comme pour la gestion future des opérations du terminal.

1290 C'est ce pour quoi nous vous invitons à donner une recommandation favorable à la mise en oeuvre de ce projet de terminal de carburant.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1295 Alors, merci beaucoup de votre présentation. Monsieur Haemmerli, des questions? Non.

1300 Bien, écoutez, vous faites mention – point d'intérêt pour la commission – vous faites mention dans votre mémoire que le projet de CIAM s'ajoute à des investissements publics et privés réalisés au sein des pôles industriels présents dans l'est de Montréal. Avez-vous quelques exemples?

Mme CHRISTINE FRÉCHETTE :

1305 Alors, on parle de la grappe aéronautique. C'est un secteur en pleine croissance dans le grand Montréal, le secteur aéronautique. C'est un secteur qui regroupe 42 000 emplois. Donc, c'est important, en fait, d'assurer un approvisionnement flexible et prévisible en termes d'approvisionnement du carburant, parce que c'est en lien avec cette grappe de haute technologie que l'on a à Montréal et qui est particulièrement stratégique et, je vous dirais, qui sera appelée également à prendre en importance au fil des années à venir, surtout si on sait bien se positionner.

1310 Donc, de ce côté-là, il y a des investissements importants, à la fois publics et privés, je vous dirais, qui sont à prendre en considération et qui sont répartis entre autres dans l'est de Montréal, mais je dirais plus largement sur le grand Montréal.

1315 Pour ce qui est de la grappe logistique, bien, c'est une grappe de grande importance pour l'est de Montréal particulièrement, parce que la présence de systèmes modaux, à la fois dans le domaine ferroviaire, routier, également aéroportuaire et puis portuaire, pardon, nous permet en fait de nous positionner de manière stratégique pour des entreprises dans ces secteurs-là. Et c'est un secteur en fait qui est particulièrement stratégique pour l'est de Montréal, parce qu'il nous permet d'attirer des joueurs économiques.

1320 Beaucoup d'investissements privés sont survenus. Je pense très récemment à l'entreprise XTL qui a décidé de s'implanter dans l'est de Montréal avec une usine de 400 000 pieds carrés, si je me souviens bien; pour vous donner une idée un Costco c'est 100 000 pieds carrés environ. Donc, une usine immense qui va avoir, qui va marquer le coût de manière importante au cours des prochains mois.

1325 Et c'est un secteur, la grappe logistique, qui est une d'une grande importance pour le port de Montréal. On a Cargo M également qui est présent dans l'Est. On a le port qui est hautement stratégique, surtout considérant les nouveaux accords économiques qu'on vient de signer avec l'Union européenne, sous peu avec l'Asie pacifique. Ce sont pour nous des portes d'entrée pour

1335

ces accords économiques internationaux, le port de Montréal, dont il faut absolument tirer profit. Et, en fait, ça, ça vient se greffer à toute la dynamique de transport que l'on peut associer à ce projet d'investissement.

1340

Et puis, bien, il y a le complexe pétrochimique. Je pense que là, il y a un investissement déjà sur la table de 150 millions de dollars. Donc, ça vient s'ajouter à un complexe qui est fort important. Oui, qui a connu des pertes d'emplois, des fermetures au cours des dernières décennies. On avait six raffineries, on n'en a plus qu'une seule, mais elle est centrale, elle est centrale dans le domaine pétrochimique, bien sûr, mais aussi pour nous positionner dans ce qui s'appelle l'économie circulaire.

1345

Il y a eu des investissements pour créer la chaîne du polyester dans l'est de Montréal qui regroupe quatre joueurs économiques, et ça, c'est de nature en fait à nous positionner avantageusement pour les prochaines décennies, je pourrais dire, parce que c'est tout de même avant-gardiste, et puis c'est un complexe autour duquel il nous faut investir et construire.

1350

M. DAVID LABROSSE :

Et pour ce qui est de la grappe logistique, je bonifierais avec tous les efforts qui sont faits au niveau de la zone industrialo-portuaire et de la stratégie maritime du gouvernement du Québec.

1355

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci de ces précisions. Merci de votre présentation.

1360

M. DAVID LABROSSE :

Merci beaucoup.

1365

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission va prendre une courte pause de 15 minutes et nous allons vous revenir avec d'autres présentations de mémoires. Je vous remercie.

1370

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
Mme GENEVIÈVE PUSKAS**

1375

LE PRÉSIDENT :

1380

Alors, nous allons entendre maintenant madame Geneviève Puskas du groupe Équiterre.
Bonjour, Madame.

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1385

Bonjour, Messieurs Bergeron et Haemmerli.

LE COMMISSAIRE :

Bonjour.

1390

LE PRÉSIDENT :

Alors, comme convenu, 15 minutes.

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1395

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1400

Nous vous écoutons.

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1405

Donc, merci beaucoup. Je me présente, Geneviève Puskas. Je suis conseillère en changements climatiques et énergie chez Équiterre. Donc, Équiterre, on travaille sur les enjeux climatiques depuis plus de 20 ans. Ma présentation va être très axée sur la question climatique, donc un contexte beaucoup plus large, pour ensuite revenir au projet qui nous intéresse aujourd'hui.

1410

Donc, 2015, l'accord de Paris sur les changements climatiques, on parle d'engagement de la communauté internationale de limiter le réchauffement climatique sous la barre des 1,5 degré, de 2 degrés, voire 1,5 degré. En ce moment, les engagements internationaux des pays nous situent

environ à 3,4 degrés d'augmentation. Donc, c'est dire qu'il y a du travail encore à faire pour réduire les augmentations de GES.

1415

Un des aspects sur lesquels on est d'accord avec le promoteur, c'est que la demande en carburant continue à grimper. Vous avez un exemple ici sur le carburant international qui a augmenté de 55 %, en demandes en carburant, et puis les émissions en gaz à effet de serre qui suivent avec ça.

1420

Vous avez parlé tout à l'heure de la responsabilité des émissions de l'aviation. Au niveau international, c'est l'OACI, donc Square-Victoria-OACI, notre station de métro, c'est le siège social. Il y a aussi les pays qui sont responsables de gérer les gaz à effet de serre des émissions, des vols au niveau intérieur. Donc, tous les vols domestiques.

1425

Ce que je voulais montrer avec ce tableau-là – désolée pour le petit problème de mise en page –, c'est que ça, c'est les données de l'OACI sur leur projection. Donc, en 2010, ils se sont engagés à plafonner leurs émissions d'ici 2020, donc la ligne en gris que vous voyez qui est horizontale. Malheureusement, les résultats ne sont pas au rendez-vous. Il y a du bon travail qui est fait au niveau des améliorations technologiques pour les avions, ce que vous voyez en bleu pâle; en orange, c'est les améliorations au niveau de la gestion des opérations, mais vous voyez qu'il y a quand même un fossé, un écart de 1 000 mégatonnes qui pourrait arriver en 2050.

1430

Donc, si rien n'est fait, à partir d'aujourd'hui, on aurait, on pourrait tripler les émissions de gaz à effet de serre dans le milieu de l'aviation. Ça, c'est pour les émissions internationales. Donc, ça ne tient pas compte des émissions au niveau intérieur, au niveau domestique.

1435

Ce que l'OACI propose à la communauté internationale c'est de combler cet écart-là par des biocarburants. Il y a des progrès qui sont faits de ce côté-là, mais il y en a énormément de contraintes économiques et puis technologiques pour arriver à combler cet écart.

1440

Donc, en gros, ce qu'on dit c'est que dans un contexte où on essaie de limiter nos émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, il y a un enjeu au niveau de l'aviation où les émissions, ce qu'on prévoit, vont continuer à grimper.

1445

Donc, la position d'Équiterre sur ce projet-là puis sur les différents projets de construction ou d'exploration, d'exploitation d'hydrocarbures, c'est qu'on veut cesser des nouvelles infrastructures pour nous permettre de faire la transition énergétique vers des carburants qui sont plus renouvelables et puis réduire notre dépendance aux hydrocarbures.

1450

Donc, je vais vous détailler cinq points qui expliquent notre position. Le dernier, je ne rentrerai pas dans le détail, mais donc, la balance commerciale, même le promoteur CIAM le

mentionne, on importe énormément d'hydrocarbures et puis ça, ça affecte la balance commerciale du Québec.

1455

Je vais rentrer dans le détail dans les quatre premiers points.

Donc, pour la question climatique, ce qu'on voit c'est que le promoteur promet, en fait, 15 % de diminution due à un changement des parts modales. Donc, on transfère du camion vers le train ou vers le pipeline.

1460

Nous, ce qu'on calcule c'est que si on comprend toutes les émissions qui sont liées à la combustion du carburant qui serait acheminé dans les prochaines années, donc c'est une moyenne sur la consommation des cinq dernières années, c'est qu'on mesure en fait qu'il y aurait 300 fois plus d'émissions qui seraient émises qu'actuellement.

1465

Deuxième point, les actifs à rentabiliser. Quand on parle de construction d'infrastructures sur les hydrocarbures, c'est qu'il y a une rentabilisation puis il faut amortir les investissements sur une longue période. Nous ce qu'on dit, bon, c'est juste une liste des éléments qui font partie du projet, les réservoirs, des voies ferrées, la construction d'un nouveau pipeline, c'est des infrastructures qui peuvent rester là encore 40, 50, 60 ans. Donc, ce qu'on dit c'est que quand on investit pour des infrastructures d'hydrocarbures, c'est des infrastructures qui vont rester là puis qu'après, on veut essayer de rentabiliser puis d'utiliser au maximum. Donc, encore une fois, c'est pour ça qu'on pense qu'on ne devrait pas aller de l'avant avec cette construction-là.

1470

1475

Troisième argument, sécurité de nos communautés, santé de nos écosystèmes. Je pense que je n'apprends rien à personne, mais les hydrocarbures sont des énergies qui sont dangereuses. Je pense qu'on ne peut pas arrêter du jour au lendemain d'utiliser du pétrole, du gaz naturel, mais ce que l'histoire nous prouve – bon, vous avez des photos de Lac-Mégantic, Exxon Valdez, un déversement à Mayflower en Arkansas – il y a plusieurs déversements qui arrivent, le risque zéro n'existe pas. Puis ce qu'on dit, c'est que si on continue à développer des infrastructures en hydrocarbures c'est qu'on augmente également les risques pour la population, pour nos communautés, pour la santé, par exemple la qualité de l'air, puis les risques et menaces à l'eau potable.

1480

1485

Ce qui est préoccupant aussi au niveau de la sécurité c'est la feuille de route de la compagnie Pipeline Trans-Nord auquel serait raccordé le projet. Voici quelques chiffres depuis 2004 : 83 incidents sur le pipeline; 8 déversements; 13 occasions où le pipeline était à découvert. Puis je vais vous lire une citation de deux membres, deux commissaires de l'Office national de l'énergie.

1490

1495 Ce qui est arrivé, c'est qu'en 2016, c'était la quatrième ordonnance de sécurité qui avait été émise à la compagnie PTNI pour dire : il faut que vous régliez vos problèmes. Il y a des incidents de surpression, il y a des déversements. On ne peut pas aller de l'avant. Puis ça faisait six ans que la compagnie avait pour régler ses problèmes, or ils ne l'avaient pas fait. En 2016, l'Office national de l'énergie a émis une quatrième ordonnance de sécurité, puis il y a deux commissaires dissidents à cette décision-là qui disaient qu'il faudrait aller plus loin et puis, en fait, on ne devrait pas renouveler le permis de PTNI, parce que c'est dangereux puis que la compagnie n'arrive pas à régler les problèmes qui sont annoncés sur sa canalisation.

1500 Nous, ce qu'on voit comme solution. Il y a beaucoup à faire au niveau plus global, donc essayer de sortir de l'idée de l'aviation en tant que vase clos puis regarder plus largement au niveau des transports des personnes. Ce que vous avez ici, c'est quelques chiffres. Donc, pour l'aéroport de Toronto, il y a un vol sur cinq qui se dirige à un endroit qui est à 600 kilomètres de la ville. Pour Montréal il y a 20 % des vols qui sont des vols de Montréal-Toronto. Donc, ce que ça dit, c'est que si on arrive à développer des transports terrestres, par exemple des projets de train haute vitesse, on pourrait transférer les émissions qui sont émises par les avions vers un mode de transport qui est beaucoup plus efficace au niveau énergétique.

1510 Donc, il y a tout un travail, on croit, de regarder de façon plus large qu'est-ce qu'on fait avec le transport, puis de sortir de l'examen du transport par mode, puis regarder d'une façon plus large qu'est-ce qu'on peut faire pour s'attaquer à nos émissions de gaz à effet de serre en transport. Puis pour ça, ce qu'on privilégie, c'est une approche qu'on dit : éviter, transférer, améliorer, qui est utilisée dans le domaine des transports.

1515 Ce que vous voyez c'est que nous on priorise d'abord d'éviter des déplacements quand c'est possible, de transférer ensuite les déplacements vers un mode de transport qui est beaucoup moins énergivore, et puis finalement d'améliorer le mode de transport en tant que tel.

1520 Ce que vous voyez c'est que les propositions faites par l'industrie en ce moment se situent essentiellement dans le troisième volet qui est « améliorer ». Puis c'est pour ça, entre autres, qu'on n'arrive pas à avoir des réductions importantes des émissions dans le domaine.

1525 Donc, ce qu'on dit c'est qu'en transférant nos émissions, par exemple vers des modes de transport un petit peu plus, moins émetteurs, on arriverait à faire des gains beaucoup plus importants.

1530 En conclusion, pour résumer les différentes recommandations, donc on pense que l'offre de produits pétroliers c'est incompatible avec les objectifs du Québec en changements climatiques et aussi les objectifs du Canada. Il faut respecter nos engagements au niveau mondial.

1535 On invite le BAPE à encourager le gouvernement à regarder des alternatives à ce genre de projet là. Au niveau fédéral, il y a l'Office national de l'énergie qui a demandé que pour le projet Énergie Est de Trans-Canada, on regarde toutes les émissions en amont et en aval du projet. Donc, d'avoir une vision beaucoup plus large, alors que ce n'était pas dans son mandat initial. Donc, on pense que le BAPE pourrait émettre certaines recommandations à cet effet.

1540 Comme je le disais, donc éviter, transférer d'abord, avant d'améliorer. Donc, transférer les modes de transport actuels de l'avion, voir comment est-ce qu'on pourrait développer des modes de transport terrestre et économique pour diminuer nos émissions de gaz à effet de serre.

1545 La question du pipeline Trans-Nord de la compagnie PTNI pose énormément de problèmes. En ce moment, l'Office national de l'énergie va être revu. Il y a un projet de loi C-69 qui a été déposé au fédéral pour moderniser l'ONE puis revoir sa façon de fonctionner. Donc, on pense que pour l'instant, il y a beaucoup trop de risques pour la sécurité des communautés puis pour l'environnement de se connecter à ce pipeline-là. On recommanderait d'attendre que la nouvelle instance fédérale soit mise en place afin qu'elle puisse étudier ou valider la sécurité de ce pipeline.

1550 Et puis un point sur le financement aussi, étant donné, comme je l'ai montré, que quand on regarde tout cycle de vie du projet, en regardant les combustions des carburants en aval, il y a une nette augmentation des émissions. Donc, on veut s'assurer que le fonds vert ne soit pas utilisé pour ce projet.

Ça termine ma présentation.

1555 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup de votre présentation. Alors, Monsieur Haemmerli?

1560 **LE COMMISSAIRE :**

Votre dernier point à l'effet que vous refusez que le fonds vert soit utilisé. Quels sont les programmes qui pourraient être mis à contribution pour ce projet-là? Avez-vous connaissance de?

1565 **Mme GENEVIÈVE PUSKAS :**

Non, malheureusement.

LE COMMISSAIRE :

1570 Non?

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1575 Mais je m'y connais beaucoup en changements climatiques. Ce que je voie, c'est que ce projet-là va augmenter nos émissions. Je peux vous conseiller des programmes, s'il y avait diminution de gaz à effet de serre, mais pour ce cas-ci, non.

LE COMMISSAIRE :

1580 Oui, bien, c'est ça. La commission ne fera pas l'analyse sur le banc, mais il y a quand même quelque chose qui me tarabuste un peu dans la présentation que vous avez faite. C'est dans votre suite : éviter, transférer, améliorer, je comprends l'idée. Si on améliore l'offre, bien, ça ne sera pas de nature à diminuer la clientèle à l'autre bout. Je comprends l'idée. Mais mettons que le projet ne se fait pas, l'approvisionnement va continuer à se faire comme il se fait; alors, je vais caricaturer : c'est comme si vous nous disiez, bien, il faut continuer de mal travailler en attendant. Comprenez-vous où je veux en venir?

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1590 C'est-à-dire que le transport en ce moment?

LE COMMISSAIRE :

Oui.

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1600 Oui. L'approche qu'on a pour ça, c'est que c'est des millions de dollars qui sont investis pour un projet qui va permettre de poursuivre dans la voie des hydrocarbures. C'est comme dire, je vais y aller d'une analogie : si vous essayez de perdre du poids, puis vous allez acheter un certificat cadeau chez McDonald pour un an. C'est-à-dire qu'une fois qu'on a les infrastructures on va, on risque de les utiliser.

1605 Donc, s'il y a un projet qui est mis de l'avant pour diminuer les gaz à effet de serre avec l'offre qu'on a, il n'y a pas de problème. Mais en ce moment, on parle de construire de nouveaux réservoirs, d'augmenter l'offre... d'augmenter le nombre de réservoirs si l'offre augmente. Donc, on est encore dans une logique de croissance. C'est pour ça qu'Équiterre a choisi d'avoir une option de maintenir le statu quo pour l'instant.

LE COMMISSAIRE :

1610

D'accord. Un autre point, parce qu'étant donné que vous réfléchissez à ces enjeux-là, peut-être plus que nous sauf en ces derniers mois, le transport aérien est compliqué du fait qu'il y a des vols intérieurs qui sont comptabilisés dans les bilans des pays ou des états ou des provinces, puis il y a des vols internationaux. Dans la mesure... moi, j'aimerais comprendre, dans le transport en général, le transport aérien c'est de quelle nature par rapport à l'atteinte des engagements du Québec puis du Canada?

1615

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1620

De quelle nature, en termes de chiffres?

LE COMMISSAIRE :

1625

Bien, en termes de comment ça se situe dans l'éventail, dans la palette des différents moyens de transport, est-ce que c'est un enjeu qui est important, très important, pas trop?

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

1630

Oui. En termes de proportion?

LE COMMISSAIRE :

Oui.

1635

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

L'aviation c'est assez mineur pour la question des gaz à effet de serre. On parle d'environ 2 % au niveau mondial. Je n'ai pas les chiffres pour le Canada. Ce qui nous inquiète, c'est qu'en ce moment on essaie de diminuer les émissions de tous les autres secteurs, mais que celui-là, comme je l'ai dit, pourrait tripler d'ici 2050. Donc, c'est juste qu'on n'est pas dans la bonne trajectoire.

1640

LE COMMISSAIRE :

1645

O.K. C'est une cohérence dans les efforts finalement que vous défendez?

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

Exactement. Oui.

1650

LE COMMISSAIRE :

D'accord. Merci beaucoup.

1655

LE PRÉSIDENT :

Peut-être un point de précision. Vous faites référence à un document de l'OACI qui parle de biocarburant, et vous donnez l'exemple de la compagnie Quantas. Ma question est éthique, je veux dire, dans quelle mesure peut-on utiliser de la production agricole pour ce qui est de produire en quelque sorte un biocarburant? J'aimerais vous entendre là-dessus.

1660

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

Bonne question. Dans le cas, je me l'étais mise, là, je pense que c'est une des questions qu'il faut se poser. Donc, quand je montrais le graphique où il y avait un écart important à aller chercher, on a beaucoup de questions, entre autres de la gestion agricole, pour ce projet-là de biocarburant au Québec. C'est une espèce de moutarde qui pousse dans des sols qui peuvent être en friche.

1665

Donc, il y a moyen d'aller chercher des projets agricoles ou d'utiliser de la biomasse de deuxième ou troisième génération. Mais je peux vous sortir le chiffre, puis c'est quelque chose qui nous inquiète aussi. L'OACI, dans son rapport lui-même, dit que pour fournir une demande de biocarburant puis même si on était à 100 % de biocarburant, pour atteindre les objectifs de plafonnement, ça prendrait 328 bioraffineries qui seraient construites à chaque année, dans le pic, là, de... d'ici 2035.

1670

1675

Donc, c'est sûr que, comme vous le mentionnez on ne peut pas arriver à produire assez de champs puis avoir assez d'espace pour produire autant de biomasses. Je pense qu'il faut, encore une fois, chercher à réduire puis à diversifier les formes de carburant qu'on utilise.

1680

LE PRÉSIDENT :

D'autres questions, Monsieur Haemmerli?

1685

LE COMMISSAIRE :

Bien, je finirais juste en disant : « Et d'autres modes de transports. »

1690

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

Et modes de transport.

1695

LE COMMISSAIRE :

C'est ça qui finissait votre phrase?

1700

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

Oui.

1705

LE COMMISSAIRE :

Merci.

1710

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup de votre présentation.

Mme GENEVIÈVE PUSKAS :

Merci.

1715

M. LUC FALARDEAU

LE PRÉSIDENT :

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

1720

Excusez-moi, Madame Puskas, est-ce que vous allez déposer votre présentation? S'entendre simplement avec madame Carrier à l'arrière pour qu'on ait une copie de la présentation qui a été faite, pour s'assurer qu'on l'ait, puis ça va devenir une partie intégrante de votre mémoire tout simplement.

1725 Excusez-moi, Monsieur Falardeau. Alors, la parole est à vous, 15 minutes. Nous vous écoutons.

M. LUC FALARDEAU :

1730 Merci, Monsieur Bergeron. Je me présente, Luc Falardeau. Je suis citoyen de la communauté métropolitaine de Montréal et je réside à Laval où passent les pipelines de Trans-Nord. Je suis préoccupé par les questions de sécurité des transports d'hydrocarbures, d'environnement et de changements climatiques. J'ai suivi, comme vous savez, avec beaucoup d'intérêt la première partie des audiences du BAPE. Je vais exprimer simplement mes opinions verbalement.

1735 J'ai remarqué que ce projet, comme beaucoup de personnes, c'est un projet qui est principalement destiné à l'Ontario, alors que les impacts de déversement éventuels majeurs sont au Québec et que les coûts destinés à renforcer la protection de nos infrastructures d'eau potable sont assumés au Québec.

1740 Donc, j'ai un ajout à faire un petit peu aux présentations de la Santé publique et de la MRC Vaudreuil-Soulanges qui m'ont précédé. Ça ne concerne pas simplement ces régions-là, ça concerne aussi la région de Laval, à cause, justement, des deux pipelines existants de Trans-Nord, et aussi du fait qu'on a trois usines de filtration d'eau potable, dont deux sur la rivière des Prairies et une sur la rivière des Mille-Îles qui sont en aval aussi du pipeline Trans-Nord qui traverse dans la rivière Outaouais. Donc, c'est une autre préoccupation.

1745 Je vais simplement, maintenant, passer aux questions des gaz à effet de serre. Personne ne semble regarder ou suivre les impacts cumulatifs des projets. Parmi ceux-ci, il y a bien sûr les organismes publics qui examinent les dossiers en silo, malheureusement, hélas, pour le développement durable.

1750 J'ai regardé; sans le projet du CIAM, les émissions actuelles de GES dues au transport de carburant, seulement, représentent 38 407 tonnes par année de CO₂ équivalent. Ceci c'est dans le but de livrer aux compagnies aériennes 2 186 000 litres de carburant par année. C'est le document PR3.1 à la page 23. Avec le projet du CIAM, les émissions de GES, de gaz à effet de serre, liées au transport de carburant seront légèrement moindres. Certains disent que c'est des réductions significatives, mais on parle maintenant de 32 766 tonnes par année comparativement à 38 407 tonnes.

1755 Ce qui est beaucoup plus important, encore, ce sont les émissions de GES dues à la combustion des carburants d'avion. Selon un estimé des émissions de GES à l'aide de l'outil de calcul de l'ICBE, on constate que 5 583 000 tonnes de CO₂ par année seraient émises

1765 initialement, soit environ 145 fois plus que les émissions dues à leur transport. Donc la combustion, 145 fois plus importante que les émissions liées au transport, avec l'outil de calcul de l'ICBE.

Les émissions de GES liées au transport de carburant géré par le CIAM représentent donc moins de 1 % des émissions dues à leur combustion.

1770 Alors, mes préoccupations sont les suivantes : moi, je me préoccupe que les émissions de GES dues à l'approvisionnement et à la combustion des énormes quantités de carburant pour les trois aéroports desservis par le CIAM pourraient doubler d'ici 15 ans, si l'on considère la croissance annuelle de 5 % qui a lieu depuis quelques années. Ça, c'est dans les documents du CIAM pour les dernières années.

1775 Simple mathématique : avec un taux de croissance actuel de 5 %, on doublerait les émissions de GES par année en seulement 14 ans; on les triplerait en 22 ans. Selon les prévisions de croissance faible du CIAM de 3 %, et qui varient jusqu'à 5 %, on doublerait tout de même les émissions de GES par année en 23 ans, et on les triplerait en 37 ans. Ça, c'est avec les prévisions de croissance faible.

1780 Donc, le projet facilitera une augmentation significative des émissions globales de GES ainsi que le transport de volume important de carburant par train, par pétrolier, par pipeline et par camion – ça, on le sait –, de même que les risques de déversements et d'accidents graves dans plusieurs milieux sensibles de la région de Montréal, dont les cours d'eau, les sols et les régions qui sont populeuses où habitent des personnes le long des voies ferrées.

1790 On doit aussi se préoccuper de la capacité volumétrique du lien par pipeline qui est composé du CIAM suivi de Trans-Nord, les deux pipelines Trans-Nord qui suivent. Pouvant être atteinte, cette capacité-là volumétrique pourrait être atteinte d'ici moins de 20 ans si l'on se base sur la prévision du CIAM d'opérer le nouveau pipeline durant deux, trois jours par semaine initialement, c'est le document PR3.3 page 11, et si on se base aussi sur le taux de croissance annuelle des volumes transportés de 5 %. Donc, on parle de capacité volumétrique ici. Il y a la capacité de débit qui est une autre chose, mais je la distingue de cette autre capacité-là.

1795 Cela soulève l'éventualité de travaux majeurs d'ici 20 ans pour augmenter la capacité du lien pipelinier vers l'aéroport de Montréal par l'ajout d'une capacité de pompage ou des modifications aux deux anciens pipelines Trans-Nord.

1800 Donc, ça fait pas mal le tour de ma présentation. Mais ce que je veux dire aussi pour terminer, c'est que présentement la *Loi sur la qualité de l'environnement* est en révision et prévoit un test climat. Et on prévoit demander des certificats d'autorisation, si je ne me trompe pas, pour un projet qui émettrait plus de 100 000 tonnes de GES par année.

1805 Alors, si on fait le calcul ici, en incluant la combustion de 1 858 000 litres par année de
carburant d'avion gérés simplement par le projet du CIAM à Montréal-Est, qui représente 85 % des
volumes, parce qu'il y a 15 % aussi qui va passer par Québec,, sans compter aussi les volumes
1810 qui sont traités directement par les compagnies aériennes, qui sont aussi importants que ceux qui
sont gérés par le CIAM, donc la combustion simplement de ces 1 858 000 litres par année de
carburant d'avion produira des émissions annuelles de CO₂ de plus de 40 fois cette limite. Donc
ça, j'ai utilisé le même outil de calcul de l'ICBE pour arriver à ça.

1815 Donc, ma recommandation, c'est de regarder le projet dans une vision beaucoup plus large
que ce qui est regardé présentement, un peu comme la Santé publique l'a fait.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1820 Merci beaucoup de votre présentation, Monsieur Falardeau. Des questions, Monsieur
Haemmerli?

LE COMMISSAIRE :

1825 Oui. Répétez-moi le dernier chiffre, le 1 800 000?

M. LUC FALARDEAU :

1 858 000 litres par année de carburant d'avion gérés par le projet du CIAM.

1830 **LE COMMISSAIRE :**

O.K., d'accord.

1835 **M. LUC FALARDEAU :**

Simplement à Montréal-Est.

LE COMMISSAIRE :

1840 Parce que l'ICBE, il vous fournit aussi un facteur de multiplication. C'est-à-dire un litre de
carburant ça donne tant de...

M. LUC FALARDEAU :

1845

On choisit le type de carburant, dans ce cas-ci le carburant d'avion, jet fuel, on met le nombre de litres et ça donne du CO₂ finalement, des tonnes de CO₂. C'est comme ça qu'on peut arriver à...

LE COMMISSAIRE :

1850

Oui. Mais c'est ça, mais mon souvenir c'est autour de 2,5, le facteur de conversion. Donc, on devrait avoir quelque chose comme 4 millions de tonnes de gaz à effet de serre et non pas...

M. LUC FALARDEAU :

1855

Oui. 4 191 000 tonnes de CO₂ par année. Là, on parle simplement de CO₂. On ne parle pas du CO₂ équivalent, qui inclut l'ensemble des gaz à effet de serre.

LE COMMISSAIRE :

1860

Ça va.

M. LUC FALARDEAU :

1865

Qui est beaucoup plus important.

LE COMMISSAIRE :

1870

C'est ça que je voulais clarifier, parce qu'avec le 45 fois, je n'étais pas sûr de quelle grandeur vous parliez, là. Donc, je voulais juste valider qu'on avait les mêmes bases de compréhension.

M. LUC FALARDEAU :

1875

Ça donne environ les mêmes résultats que les vôtres.

LE COMMISSAIRE :

1880

L'autre question, bien, je vais répéter ce que mon collègue a dit à plusieurs participants avant. Indépendamment des gaz à effet de serre, que le projet ait lieu ou pas, votre problème reste entier quant à ce qui a trait à la sécurité du pipeline.

M. LUC FALARDEAU :

1885

Oui. Le pipeline, évidemment, le problème c'est que Trans-Nord tarde à faire ses travaux de rénovation, tellement qu'il y a eu un rapport sur... des commissaires de l'ONE, il y a quelques années, où il y avait deux commissaires minoritaires qui avaient recommandé carrément de fermer le pipeline Trans-Nord parce que ça tardait trop. Là, ils ont recommencé à faire des travaux de réparation, rénovation, on en voit ici et là, mais est-ce que c'est suffisant? On n'en a aucune idée nous autres, de notre côté, comme citoyens. Alors, ça reste inquiétant.

1890

LE COMMISSAIRE :

1895

D'accord. C'est parce que moi je me posais la question. Vous venez nous demander finalement de transmettre un message, mais l'ONE est une juridiction sur laquelle on n'a aucune prise, là. Je ne sais pas, vous avez peut-être des propositions, vous avez peut-être quelque chose à nous proposer, là.

1900

M. LUC FALARDEAU :

Bien, évidemment, il y a une réforme présentement de l'ONE. Il y a la Régie de l'énergie qui va remplacer l'ONE. Comment ça va s'orienter tout ça? Est-ce qu'ils vont collaborer davantage avec les gouvernements provinciaux qui ont des agences comme le BAPE? Ça serait quelque chose qui serait à envisager, selon moi, une plus grande collaboration avec les organismes de consultation provinciaux comme le BAPE.

1905

LE COMMISSAIRE :

1910

D'accord. Merci, Monsieur Falardeau.

LE PRÉSIDENT :

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

1915

M. LUC FALARDEAU :

Merci.

1920

Mme MARTINE CHATELAIN

LE PRÉSIDENT :

1925

Alors, j'inviterais maintenant, madame Martine Chatelain, s'il vous plaît, pour le Comité de vigilance hydrocarbures de Montréal.

Mme MARTINE CHATELAIN :

1930

Bonjour. Je veux faire un petit commentaire. J'ai apporté mon eau de Montréal, elle est très bonne jusqu'à maintenant. Alors, peut-être éviter, lors des BAPE, l'utilisation d'eau embouteillée, ça serait une très bonne idée. Puis c'est un petit conseil.

LE PRÉSIDENT :

1935

Merci de la suggestion, Madame. Alors, 15 minutes, nous vous écoutons.

Mme MARTINE CHATELAIN :

1940

Le Comité Vigilance Hydrocarbures de Montréal, c'est un regroupement de citoyens et de citoyennes qui sont préoccupés par la recherche, l'exploitation, l'exploration et les transports des hydrocarbures au Québec, mais spécialement dans la région de Montréal.

1945

Il s'est formé, à l'automne 2015, il est composé de personnes qui n'ont aucun lien financier ni professionnel avec le secteur de l'énergie, et ce sont des personnes qui sont inquiètes par rapport à la croissance, l'augmentation des projets reliés à l'industrie pétrolière et gazière. Au moment où la planète doit entamer sa sortie de l'ère des énergies fossiles, les membres du comité ont consacré un nombre considérable d'heures à comprendre les enjeux reliés à ce dossier, afin de pouvoir fournir des opinions éclairées.

1950

Le 19 décembre dernier, de nombreux citoyens préoccupés par les impacts potentiels du projet de construction du terminal d'approvisionnement de carburant ont participé à la séance d'information organisée par le BAPE, puis à cette occasion, la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal a présenté une quantité considérable d'informations pour décrire son projet. Malgré ces informations-là, on demeure persuadés que ce projet n'est pas dans l'intérêt des Montréalais.

1955

1960

On pense, entre autres, aux inquiétudes sur les impacts sur la qualité de l'air, les nuisances relatives au bruit et à la circulation de camions et les vives inquiétudes chez les gens qui demeurent à proximité du site de stockage.

1965

Les risques, en cas d'accident de pipeline, d'accidents routiers font aussi partie des craintes de nombre de résidents, mais ce qui retient particulièrement l'attention de notre comité, c'est l'impact du projet sur les gaz à effet de serre. Parce qu'à la lumière des informations présentées, il nous semble évident que le projet n'est en rien profitable pour les Montréalais, dans ce cadre-là, ni pour les Québécois et ne devrait pas aller de l'avant.

1970

L'économie du Québec n'a pas besoin de ce projet. Selon les affirmations de la CIAM, ce projet serait assorti d'un investissement privé de 150 millions qui contribuerait à dynamiser l'économie du Québec. C'est vrai que l'économie du Québec a bien besoin d'investissements privés, mais il est faux de prétendre que ce projet est nécessaire à la vitalité économique parce qu'en ce moment, le Québec a surtout besoin d'investissements dans les énergies renouvelables et dans les transports alternatifs et non dans une industrie dont les activités nous éloignent de l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

1975

Pour éviter la catastrophe climatique, le GIEC rappelle que des mesures urgentes doivent être mises en place et que toutes nos énergies et nos ressources devraient être employées dans le but d'amorcer, le plus rapidement possible, la transition vers une économie à faible émission de carbone. C'est le sort de l'humanité qui en dépend, ce n'est pas rien.

1980

Il nous semble donc évident que le projet n'est pas dans l'intérêt des Québécois puisqu'il détourne des talents et des ressources financières qui devraient être consacrés à notre sortie de l'ère des énergies fossiles. Les emplois qui vont être créés dans cette filière-là ne seront pas des emplois créés à la production d'énergies renouvelables. Donc, si on souhaite réellement améliorer le bilan de l'emploi au Québec et stimuler notre croissance économique, c'est dans le secteur des énergies renouvelables qu'il faut investir.

1985

Lors de la première partie de la commission du BAPE sur le projet de construction du terminal, on nous a dit qu'on réduirait de 15 % les émissions de GES. On met ça en doute, un peu comme d'autres intervenants l'ont fait, parce même si on retire des wagons et des camions-citernes, on va augmenter les carburants, c'est-à-dire c'est clair que c'est pour une hausse du trafic aérien, donc on ne diminuera en rien les émissions de gaz à effet de serre avec ce projet-là. Si les compagnies aériennes acquièrent plus de carburant, on besoin de plus de carburant, ils vont voler plus souvent puis ça va augmenter les GES, c'est évident.

1995

Donc, il est pertinent de souligner que l'aviation civile est responsable de 2 % des émissions mondiales de GES et cette part pourrait augmenter dans les prochaines années, compte tenu des prévisions à la hausse de la demande en transport de passagers. Alors, une telle hausse aura un impact sur les émissions globales de l'organisation civile, comme le dit l'OACI. Bien qu'une entente sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre ait été approuvée par l'OACI, de nombreux efforts doivent être encore mis en oeuvre pour atteindre les objectifs lors des accords de Paris.

2000

2005

Parce que cette entente survenue lors de l'assemblée de l'OACI en 2016 ne deviendra obligatoire qu'en 2027. D'ici là, les compagnies aériennes ont la possibilité d'adhérer de façon volontaire à des achats de crédits de carbone qui viendront compenser leurs émissions. Mais il nous apparaît que les compagnies aériennes contribuent largement à la hausse des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, et qu'elles resteront de grandes émettrices, encore pour plusieurs années.

2010

Alors, on croit qu'on doit s'opposer à tous les projets qui viendraient favoriser la croissance d'une industrie qui favorise l'augmentation des GES.

2015

On croit, comme l'autre intervenant l'a dit avant moi, que ce projet devrait être soumis à un test climat avant de recevoir les autorisations nécessaires. Aucun projet ne devrait voir le jour s'il nous empêche d'atteindre nos objectifs, les objectifs qu'on s'est fixés au niveau national, à l'accord de Paris en 2015.

2020

Selon le promoteur, il y a peu d'impacts environnementaux qui découleront de la construction et de l'implantation du terminal. On trouve que ces prétentions sont exagérées. On trouve que l'emplacement prévu des réservoirs à proximité du fleuve pourrait occasionner des conséquences considérables en cas d'accidents. Qu'on pense aux inondations printanières de 2017 puis on peut voir qu'il pourrait y avoir quelque chose là qui doit nous inciter à la prudence. Il n'est pas acceptable de mettre l'eau potable des Québécois à risque pour l'enrichissement d'un promoteur privé.

2025

On a parlé tantôt de rupture de pipeline ou de mauvais fonctionnement de pipeline, mais il faut penser que le carburant, quand on transvase le carburant d'un camion à un train, d'un pipeline à un bateau, il y a toujours une partie de ce carburant-là qui va s'écouler dans le sol, qui va contaminer en partie le sol et qui pourrait être lavé par les eaux, soit d'inondation, soit de pluie, tout simplement. Donc, dans l'usage régulier, il y a une pollution régulière et récurrente de l'eau, qui est dans ce cas-ci l'eau qui sert d'eau potable à plus de 4 millions d'habitants et, entre autres, des habitants de la région, de la grande région de Montréal. Les pipelines, d'ailleurs, sont quelque chose qui nous fait peur.

2030

2035

On parle aussi des hydrocarbures aromatiques polycycliques qui sont un problème, qui ont fait... d'ailleurs, ça a été augmenté, les normes ont été augmentées au niveau de la Ville de Montréal pour justement être capables d'inclure le terminal Norcan, parce que le terminal n'arrivait pas à réduire ses normes de HAP. Les HAP, on le sait, dans l'eau potable, en très petites quantités, c'est extrêmement dangereux pour tout ce qui concerne l'eau potable, et ils ne sont pas détectés par nos usines actuellement d'épuration des eaux, pas plus que nos usines sont équipées pour faire face, s'il y avait une rupture de pipeline, ce qui a été prouvé à l'autre BAPE, puis dans les consultations sur le projet Énergie Est.

2040

2045 La phase de construction du terminal aurait aussi des répercussions sur la qualité de l'air des résidents du quartier. L'augmentation de la circulation de véhicules lourds dans le secteur de Montréal-Est générerait une détérioration de la qualité de l'air, qui est déjà une des pires dans la région de Montréal. En effet, les composés organiques volatils émis par les camions nuiront à la santé des résidents, particulièrement des populations vulnérables, tels que les enfants, les femmes enceintes ou les personnes âgées. Évidemment, la hausse des émissions associées à la combustion de carburant aéroportuaire aurait certainement des impacts environnementaux considérables puisqu'elle favoriserait la hausse des températures à l'échelle mondiale.

2050 Rappelons que selon l'Organisation mondiale de la santé, les conséquences des changements climatiques sont la plus grande menace à la santé des populations. Alors, il nous semble inconcevable d'autoriser le projet puisqu'il nuirait à la santé des populations locales, en plus d'avoir des répercussions négatives sur l'ensemble de la société et contribuerait à la dégradation de l'air, de l'eau et de l'environnement dans son ensemble.

2060 Pour conclure, on tient à rappeler que le projet, en plus de comporter des risques pour l'environnement et la santé, n'est en rien profitable pour les Montréalais. La poignée d'emplois permanents qui seraient créés n'est certainement pas suffisante pour nous faire accepter les risques, sachant qu'il nous éloignerait de nos engagements de réduction de gaz à effet de serre. Il est temps d'investir massivement dans les énergies renouvelables, pas dans des infrastructures de transport et de stockage de combustibles fossiles qui seront bientôt dépassées.

2065 Nous sommes en faveur de projets qui nous aideraient à sortir de l'ère des combustibles fossiles et qui nous permettraient d'atteindre nos cibles de réduction de gaz à effet de serre. Nous refusons de nous résigner à accepter ce projet sous prétexte qu'il répond à la demande croissante de carburant pour les vols de passagers. Nous croyons plutôt qu'il serait préférable d'amorcer rapidement une réflexion collective sur l'urgence de changer nos modes de vie de façon à réduire drastiquement notre consommation de combustibles fossiles.

2070 Pour toutes ces raisons, le Comité Vigilance Hydrocarbures Montréal s'oppose à la construction du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal.

2075 **LE PRÉSIDENT :**

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

LE COMMISSAIRE :

2080

Oui. Juste pour nous préciser, parce que vous êtes plusieurs, là, je ne vends pas de scoop, mais vous êtes plusieurs, vous devez le savoir, comités de vigilance.

Mme MARTINE CHATELAIN :

2085

Oui.

LE COMMISSAIRE :

2090

Donc, vous faites partie du réseau...

Mme MARTINE CHATELAIN :

2095

Québécois.

LE COMMISSAIRE :

... qui a été mis sur pied à l'occasion d'un autre exercice de consultation, on va dire?

2100

Mme MARTINE CHATELAIN :

On fait partie du réseau Vigilance hydrocarbures du Québec. On est la partie, le comité de citoyens de Montréal.

2105

LE COMMISSAIRE :

Mais qui êtes-vous? Qui représentez-vous? Comment on fait pour en être membre? J'essaie de me faire une tête, là.

2110

Mme MARTINE CHATELAIN :

Oui, comment ça fonctionne en gros?

LE COMMISSAIRE :

2115

Oui, comment ça marche?

Mme MARTINE CHATELAIN :

2120

Moi, je vais vous dire, je suis porte-parole de la coalition québécoise pour une gestion responsable de l'eau Eau Secours.

LE COMMISSAIRE :

2125

Oui. Ça, je me souviens des gaz de schiste.

Mme MARTINE CHATELAIN :

2130

On est quelques membres d'Eau Secours, on est quelques membres du MÉAC, qui est le Comité d'Ahuntsic-Cartierville, comité citoyen d'Ahuntsic-Cartierville. Il y a des membres aussi plus éminents, entre autres le docteur Langelier que vous devez bien connaître aussi, Richard Langelier, qui est un juriste qui s'occupe beaucoup de la question des gaz de schiste. On est plusieurs personnes de Montréal, mais qui sont affiliées effectivement à d'autres groupes, mais qui se sont formés, oui, en 2015, pour pouvoir participer à une consultation publique du BAPE et consultation publique aussi de la CMM sur le projet Énergie Est.

2135

LE COMMISSAIRE :

2140

Merci. Ça me permet de mieux situer.

Mme MARTINE CHATELAIN :

2145

Oui. C'est ça. Donc, disons un regroupement de gens déjà regroupés dans d'autres organismes.

LE COMMISSAIRE :

2150

C'est ça. D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

2155

Alors, Madame Chatelain, je pense qu'on a très bien compris votre propos, en faveur de projets qui aideront à sortir de l'ère des combustibles fossiles et qui nous permettront d'atteindre nos cibles de réduction des GES. Qu'est-ce qu'on fait pour l'industrie aérienne?

Mme MARTINE CHATELAIN :

2160 Bien, ce qu'il faut commencer par faire, c'est de ne pas aller vers la construction
d'infrastructures qui vont favoriser l'augmentation du trafic aérien. Alors, cette infrastructure-là va
dans le sens, le trafic aérien va augmenter. Alors, nous, on dit : on devrait plutôt prévoir que le trafic
aérien va diminuer.

2165 Donc, c'est dans cette perspective-là qu'on dit que des nouvelles infrastructures, que ce soit
de pipelines, que ce soit de stockage d'hydrocarbures, on devrait aller plutôt à l'envers de ça et
prévoir des infrastructures, bon, soit de transport – on parlait de train avec Équiterre, on peut parler
de toutes sortes d'autres manières d'envisager de se déplacer, mais ne surtout pas s'engager dans
des infrastructures qui vont durer pour les 50, 60 prochaines années et qui vont augmenter le
problème plutôt que de le diminuer. Nous, c'est notre perspective.

2170

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie beaucoup, Madame Chatelain, d'être venue nous présenter votre
opinion.

2175

Mme MARTINE CHATELAIN :

Je vous remercie infiniment. Puis essayez, les bouteilles d'eau, c'est du pétrole et puis ce
n'est pas nécessaire à Montréal encore. On peut encore la boire.

2180

LE PRÉSIDENT :

Merci du message. Alors, compte tenu de certains désistements, nous allons ajourner nos
travaux et nous allons reprendre nos travaux ce soir 19 h.

2185

Merci beaucoup.

SÉANCE AJOURNÉE AU 27 FÉVRIER 2018 À 19 H

2190

2195 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 :

2200

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

2205

2210

2215

2220

2225

2230