ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles

Le mercredi 20 octobre 2010 — Vol. 41 N° 52

Consultations particulières dans le cadre du mandat d'initiative concernant la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers (2)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats des commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 $
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 $
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 $
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 $
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 $
Commission de l'économie et du travail	100,00 $
Commission des finances publiques	75,00 $
Commission des institutions	100,00 $
Commission des relations avec les citoyens	25,00 $
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 $
Commission des transports et de l'environnement	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 $

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles

Le mercredi 20 octobre 2010 — Vol. 41 N° 52

Table des matières

Auditions (suite) 1
- Ville de Montréal 1
  - Mémoire déposé 1
- Association québécoise des indépendants du pétrole (AQUIP) 9
  - Mémoire déposé 10
  - Document déposé 13
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) 17
- Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski 27

Remarques finales 36
- M. Janvier Grondin 36
- Mme Nicole Léger 36
- M. Daniel Bernard 37
- M. Claude Pinard 39

Autres intervenants

M. Pierre Paradis, président

Mme Nathalie Normandeau
M. Nicolas Marceau
Mme Charlotte L'Écuyer
M. Norbert Morin
M. Stéphane Billette
Mme Johanne Gonthier

* M. Richard Deschamps, ville de Montréal
* M. René Blouin, AQUIP
* Mme Sonia Marcotte, idem
* M. Garry Garcin, idem
* M. Serge Harnois, idem
* M. Michel Rousseau, MDDEP
* M. Emmanuel Guy, Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 20 octobre 2010 — Vol. 41 N° 52

Consultation particulières dans le cadre du mandat d'initiative concernant la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers (2)

(Onze heures vingt-sept minutes)

Le Président (M. Paradis): Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles ouverte.

Le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de la consultation particulière sur le mandat d'initiative concernant la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Léger (Pointe-aux-Trembles) remplace Mme Bouillé (Iberville); M. Marceau (Rousseau) remplace M. Trottier (Roberval); et M. Grondin (Beauce-Nord) remplace M. Deltell (Chauveau).

Auditions (suite)

Le Président (M. Paradis): Oui. Ces remplacements s'effectuent dans la continuité des auditions d'hier. Je compte sur la même collaboration des membres de la commission.

À ce moment-ci, nous recevons comme premier groupe la ville de Montréal, représentée par M. Robert Deschamps...

Une voix: ...

Le Président (M. Paradis): Richard... Excuse-moi. Richard Deschamps. Si vous voulez vous présenter et présenter les gens qui vous accompagnent, M. Deschamps.

Ville de Montréal

M. Deschamps (Richard): Certainement, M. le Président. Alors, d'abord, je suis Richard Deschamps, je suis membre du comité exécutif de la ville de Montréal, responsable des Grands projets 2025, du développement économique, de la voirie et les infrastructures. Je suis accompagné, à ma droite, par M. Louis Roy, qui est conseiller économique à la Direction du développement économique et urbain de la ville de Montréal, et par, à ma gauche, M. François Purcell, qui est conseiller politique.

Le Président (M. Paradis): Bienvenue. À ce moment-ci, avec votre autorisation, on déposerait officiellement le mémoire que vous allez nous présenter.

M. Deschamps (Richard): Certainement, M. le Président.

Mémoire déposé

Le Président (M. Paradis): Très bien, pour dépôt. Allez-y.

M. Deschamps (Richard): Alors, M. le Président, Mmes et MM. de la commission, la ville de Montréal tient tout d'abord à vous remercier de lui donner l'occasion de faire connaître ses inquiétudes quant aux impacts majeurs que provoquerait la transformation de la raffinerie de Produits Shell Canada de l'Est de Montréal en un terminal pétrolier.

Comme on le sait, les activités de la raffinerie sont un secteur majeur de l'économie montréalaise, et les deux raffineries en opération, celle de Produits Shell Canada et celle de Suncor, produisent la moitié des produits pétroliers du Québec. Ces produits sont et seront encore pour un bon nombre d'années essentiels au fonctionnement de nos moyens de transport individuels et collectifs et à la production d'une vaste gamme de produits manufacturés. Ces raffineries sont au coeur d'une grappe industrielle des produits pétroliers pétrochimiques et plastiques qui comptait en 2006, et seulement sur le territoire de l'île de Montréal, plus de 5 000 emplois. D'ailleurs, vous pouvez vous référer à l'annexe 1 qui a été annexée au mémoire, je crois, qui a été envoyée pour avoir la répartition des emplois par secteur.

Alors, en tant que représentants des citoyens et citoyennes de la ville de Montréal et de la communauté métropolitaine, mais aussi en particulier de l'est de Montréal, il nous est apparu de notre devoir d'intervenir auprès de la commission pour exposer un certain nombre d'enjeux et de risques reliés possibles à la cessation des activités de la raffinerie de Produits Shell Canada.

● *(11 h 30)* ●

Dès le départ, il est apparu, au mois de janvier dernier, très clairement que Produits Shell Canada avait pris sa décision de ne plus opérer la raffinerie. C'est pour la maintenir en opération que les principaux partenaires ont décidé de participer au comité de survie. Ce choix est important parce qu'il repose sur tous les arguments que vous avez entendus ou que vous entendrez dans le cours des audiences de la commission, au cours de cette deuxième journée ou au cours de la première journée d'hier.

Quels sont ces arguments? D'abord, c'est l'importance d'assurer la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers, qui correspond directement au mandat de la commission; le poids majeur de la grappe de la pétrochimie dans l'économie québécoise et l'importance stratégique de la raffinerie Shell dans ce système de production; l'impact très négatif de la perte de milliers d'emplois à forte valeur ajoutée; les enjeux très coûteux de la décontamination des terrains de la raffinerie advenant le changement d'utilisation de la raffinerie comme terminal.

Commençons par ce qui est le thème principal des travaux de la commission, la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers. Au départ, lorsque le comité de survie s'est mis en branle, ce sont les impacts économiques, les pertes d'emploi et l'avenir de la grappe de la pétrochimie qui ont mobilisé les intervenants, dont la ville de Montréal, et l'opinion publique. Nous pourrons y revenir.

La suite des discussions et l'évolution du dossier a permis de s'interroger sur les impacts de la transformation de la raffinerie en terminal sur la sécurité en approvisionnement du Québec en produits pétroliers. Les données de départ laissaient croire que la transformation de la raffinerie en

terminal ne créerait pas de changement radical pour les consommateurs. Au lieu d'être produits par les raffineries de l'est de Montréal, les produits pétroliers viendraient d'ailleurs, ou d'ailleurs, du monde entier par bateau. On peut penser que l'important, c'est d'avoir de l'essence dans nos réservoirs d'auto et de maison pour le chauffage et pas tellement de savoir d'où cette production-là vient. Alors, le pétrole brut nous vient de l'Afrique, de la mer de Nord, de l'Amérique du sud et, pour 8 %, de l'Ouest canadien. Donc, l'annexe 2 montre un tableau, démontre en fait la provenance du pétrole brut qui est raffiné au Québec.

Cependant, la perspective de devoir importer non seulement du brut par pipeline, mais de transporter un quart des produits raffinés consommés au Québec sur le fleuve Saint-Laurent ne peut faire autrement également que de soulever quelques craintes et quelques questionnements. Une étude menée par E&B Data, dont vous avez sûrement entendu parler hier parce que c'était un des intervenants et que plusieurs ont probablement repris des chiffres, met en lumière le fait qu'il manquerait 30 000 barils par jour advenant la cessation de l'activité de raffinage de Shell dans l'est de Montréal. Cette étude conclut, en analysant les données de la production réelle, c'est-à-dire sans la production de la raffinerie Shell, comme quoi il y aurait un déficit de 29 % au niveau de la production québécoise. À ce jour, aucune indication n'est donnée quant à la façon de combler ce déficit, si ce n'est qu'il y aurait augmentation de l'importation de produits pétroliers.

Advenant la transformation de la raffinerie Shell en terminal pétrolier, la capacité réelle ne répondrait donc pas à la demande réelle. Selon E&B Data, il serait impossible de réaliser rapidement les transformations nécessaires pour que la capacité théorique se concrétise dans des produits répondant à la demande. Les impacts de cette situation soulèvent donc la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers pour les consommateurs du Québec, et une telle situation de rareté relative pourrait conduire à une fluctuation des prix à la hausse.

Il n'est pas exagéré de penser que tous les États cherchent à atteindre un niveau d'approvisionnement assurant une marge de sécurité suffisante, sinon confortable. L'article 15 de la Loi sur les produits pétroliers répond à cette préoccupation en donnant au ministre ou à la ministre des Ressources naturelles et de la Faune un pouvoir particulier sur les établissements de production de produits pétroliers, aux conditions fixées par le ministre, la ministre, dans le cas qui nous occupe.

Donc, nous ne pouvons nous limiter à considérer seulement les besoins de consommation de produits pétroliers, il faut également prendre en compte les enjeux économiques et environnementaux d'une telle décision de fermeture. Les enjeux économiques ont été maintes fois probablement dits devant vous, je les rappelle: la perte d'au moins 500 emplois directs, près de 2 500 emplois indirects, et une perte évaluée à 240 millions de dollars par année au niveau de l'économie métropolitaine.

Non seulement la perte de tels revenus est-elle un choc économique pour l'économie métropolitaine, mais en plus toute la grappe industrielle de la pétrochimie québécoise nous apparaît menacée par la disparition d'un maillon important de la chaîne de production et de valorisation pétrolière. Il y a une synergie qui est non négligeable entre les raffineries et les entreprises pétrochimiques. Les raffineries alimentent les entreprises de la pétrochimie en matière première et achètent des sous-produits de ces entreprises pour leurs propres besoins techniques.

La raffinerie Suncor joue également un rôle important à ce point de vue, mais la raffinerie Suncor elle-même serait affectée par la fin des activités de raffinage de Shell parce que ces deux entreprises partagent les coûts du pipeline amenant à Montréal le pétrole brut de Portland. Même en prenant en compte l'entente par laquelle Shell, nous dit-on, continuerait à assumer sa part de frais jusqu'en 2015, dans cinq ans, Suncor se retrouverait dans une position difficile. Ce n'est pas ce qu'on appelle nécessairement une perspective d'avenir.

Encore faut-il également prendre en compte les enjeux environnementaux reliés à la décision du changement d'utilisation des activités de Shell Canada dans l'est de Montréal. Les enjeux environnementaux, reliés principalement à la contamination des terrains sur lesquels sont installées les infrastructures pétrolières de Produits Shell Canada, sont très importants. Les activités de la raffinerie ont fort probablement contaminé lourdement les terrains de Shell Canada, compte tenu que la raffinerie est en activité depuis plus de 75 ans et compte tenu que les conditions dans lesquelles ces activités ont été encadrées n'étaient pas ce qu'elles sont maintenant. Les raffineries sont reconnues comme des activités pouvant causer une contamination importante des sols. Les raffineries sont d'ailleurs une activité industrielle ou commerciale appartenant à l'une des catégories désignées par le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. Tant que la raffinerie est en opération, le statu quo est et peut être maintenu.

Cependant, selon la Loi sur la qualité de l'environnement, au niveau de l'article 31.53, quiconque projette de changer l'utilisation d'un terrain où s'est exercée une activité industrielle est tenu préalablement de procéder à une étude de caractérisation du terrain. Advenant que cette étude révèle la présence dans le terrain de contaminants dont la concentration excède les valeurs limites réglementaires, l'utilisation du terrain ne pourra pas être changée sans l'approbation du gouvernement et plus précisément du ministre ou de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il revient donc à la ministre de s'assurer que l'entreprise réalise dans les meilleurs délais une étude exhaustive de caractérisation de tous les terrains et mette en oeuvre toutes les mesures de décontamination et de réhabilitation des sols qui seraient jugées nécessaires.

La ville de Montréal considère que les enjeux environnementaux soulevés par la fermeture de la raffinerie sont déterminants pour l'ensemble de l'est de Montréal. C'est pourquoi nous recommandons au gouvernement du Québec de faire respecter par Produits Shell Canada et Shell Canada ltée toutes les obligations de la Loi sur la qualité de l'environnement, notamment celles qui prescrivent une caractérisation des sols, et de soumettre un plan de réhabilitation à l'approbation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et cela, avant tout changement d'utilisation des équipements.

À notre point de vue, il est primordial que le gouvernement du Québec prenne toutes les mesures afin de ne pas laisser les terrains en attente de réhabilitation. La réhabilitation des terrains ne doit pas s'étirer pendant des années et des décennies parce que l'entreprise préférerait procéder à mesure qu'il lui convient de fermer des réservoirs, des installations ou des infrastructures. Ce plan doit donc prévoir que tous les espaces qui ne sont pas directement

utilisés pour les fins du terminal, advenant cette décision, que tous les terrains devraient être réhabilités dans les meilleurs délais et rendus disponibles pour un redéveloppement au bénéfice de toute l'économie montréalaise et québécoise, et cela, à mesure que ces espaces sont libérés.

● *(11 h 40)* ●

La ville de Montréal recommande également que le plan de réhabilitation comporte la constitution d'un fonds suffisant pour assurer la réhabilitation et le redéveloppement de tous les terrains rendus disponibles. Cette recommandation vise à ce que des ressources financières adéquates soient disponibles afin de redonner à l'est de Montréal des perspectives et des projets de relance économique absolument nécessaires pour faire face aux impacts d'une éventuelle fermeture de la raffinerie.

La ville de Montréal a participé activement à la mobilisation pour maintenir la raffinerie Shell en opération. Nous sommes conscients que, parallèlement à nos actions relatives au maintien de la raffinerie Shell, il y a également la nécessité de diversifier l'économie de l'est de Montréal. Nous croyons dans la possibilité de le faire en nous appuyant sur la pétrochimie, qui est l'un des points forts, et en misant sur cet avantage indéniable que constitue la production locale de produits pétroliers qui alimente toute la grappe industrielle de la pétrochimie. La ville de Montréal poursuivra donc avec vigueur ses interventions avec ses partenaires pour donner à l'est de Montréal un plan d'action économique qui met en valeur tous les atouts de ses espaces industriels, qui élargit ses perspectives de développement en misant sur la compétence, le talent et la créativité de ses citoyennes et de ses citoyens.

En conclusion, nous nous adressons aux membres de la commission afin qu'ils recommandent au gouvernement de prendre les mesures qui sont à sa disposition dans le but de s'assurer de la réhabilitation des terrains et de leur redéveloppement dans le cadre d'un plan d'action économique que la ville est en train d'élaborer et qui est résolument tourné vers l'avenir.

Bref, nous formulons trois recommandations: que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ne permette pas le changement d'utilisation de la raffinerie Shell de l'est de Montréal tant qu'elle n'a pas approuvé un plan de réhabilitation des sols élaboré à partir d'une étude exhaustive de caractérisation de tous les terrains concernés; deuxièmement, que, le cas échéant, la réhabilitation des terrains soit effectuée à mesure que la transformation en terminal, si tel était le cas, libère des terrains; troisièmement, que le plan de réhabilitation comporte un fonds visant à couvrir tous les coûts de réhabilitation et de redéveloppement des terrains de Shell dans le cadre d'un plan d'action économique pour l'est de Montréal ─ développé présentement par la ville. Merci beaucoup.

Le Président (M. Paradis): Merci, M. Deschamps. À ce moment-ci, du côté ministériel, Mme la ministre.

Mme Normandeau: Oui, merci beaucoup. Messieurs, bonjour! Bienvenue à cette commission parlementaire, à cette deuxième journée de commission parlementaire. Alors, M. Deschamps, M. Roy, M. Purcell.

C'est intéressant, votre mémoire, parce que vous êtes le premier intervenant qui nous amène dans une autre direction complètement. Vous ne référez pas à l'enjeu du maintien ou non de la raffinerie. Vous avez peut-être vu le traitement médiatique. Ce matin... le syndicat est venu hier plaider ─ puis ce n'est pas la première fois qu'ils le font, ils l'ont fait en ma présence également ─ plaider en faveur du maintien des installations qu'on pourrait mettre sur... en cocon. Enfin, bref, c'est apporté... c'est une suggestion qui a été aussi appuyée par la FTQ. D'autres intervenants sont venus pour plaider en faveur du maintien de la sécurité des approvisionnements, affirmant que, dans le contexte actuel, la sécurité de nos approvisionnements était hypothéquée.

Nous, on croit le contraire, mais enfin, ceci étant, j'ai besoin de vous entendre sur le contexte dans lequel vous formulez vos recommandations, qui sont au nombre de trois, en affirmant que... en fait en demandant que la MDDEP, c'est-à-dire le ministère responsable de l'Environnement et du Développement durable, ne permette pas le changement de vocation des terrains ou de la raffinerie. C'est comme si vous anticipiez une décision qui pourrait aller dans ce sens-là, du ministère de l'Environnement, alors que notre sous-ministre, qui m'accompagne, M. Gosselin, ici, m'indiquait que le ministère de l'Environnement ne travaille jamais dans... travaille toujours au cas par cas. Alors, la dynamique dans laquelle le ministère de l'Environnement travaille fait en sorte qu'il n'y a pas de... il n'y a pas de décision qui fait en sorte que de façon systématique on pourrait autoriser, comme vous le craignez, un changement de vocation.

Alors, est-ce que vous avez des informations qui vous laissent croire que le ministère de l'Environnement pourrait aller dans cette direction-là? J'ai besoin de vous entendre sur le contexte. Et puis également peut-être, dans un second temps, vous entendre sur votre vision du secteur de la pétrochimie à Montréal-Est. Parce qu'hier on a discuté avec les gens du développement économique, en fait les gens du CLD, mais qui porte un autre nom, la... SODEQ, c'est ça?

Une voix: ...

Mme Normandeau: Absolument.

Une voix: ...

Mme Normandeau: Oui, absolument, tout à fait. Très intéressant comme rencontre. Et j'ai lancé une invitation à ce moment-là aux gens de la SODEQ, avec les membres de la grappe, bien sûr la ville, Investissement Québec, MDEIE, SGF, MRNF, pour qu'on puisse, dans le fond, à partir des joueurs qui demeurent en place, voir comment on peut... et avec Shell, il faut interpeller Shell, évidemment, voir comment on peut développer ou assurer une évolution qui soit intéressante pour le secteur de la pétrochimie à Montréal. Donc, je voudrais vous entendre sur cette deuxième question là, si c'est possible.

Le Président (M. Paradis): M. Deschamps.

M. Deschamps (Richard): M. le Président, Mme la ministre, écoutez, d'abord, je voudrais juste très clairement signifier, là, que, même si on apporte peut-être une piste qui est différente, nous avons travaillé avec le comité de survie, et j'ai travaillé en collaboration très étroite avec l'honorable Michael Fortier pour tout mettre en oeuvre afin que la raffinerie puisse trouver un acheteur, et ça a toujours été la première piste retenue par la ville de Montréal au cours des derniers mois.

Toutefois, lorsque nous examinons une question, nous devons aussi voir un certain nombre d'éléments corollaires, et c'est dans cette perspective-là aussi que nous formulons un certain nombre de propositions. Le contexte, pour revenir à votre deuxième élément, au niveau du ministère de l'Environnement... je n'anticipe pas du tout comment le ministère pourrait travailler ou comment le ministère pourrait se positionner. Cependant, nous pensons que, si vous aviez à prendre une décision en fonction de la transformation de la raffinerie Shell en terminal, ce pourrait certainement être une des conditions qui soient placées auprès de l'entreprise avant de procéder à la transformation.

Parce qu'il y a une responsabilité aussi, me semble-t-il et nous semble-t-il, de la part d'une entreprise comme Shell pour être un bon citoyen corporatif en matière de l'application de la loi au niveau de l'environnement. Donc, à ce niveau-là, sans anticiper, il me semble que ça pourrait être une orientation que prendrait la ministre dans l'éventualité où la transformation en terminal s'effectuerait.

Mme Normandeau: Écoutez, là-dessus, M. Deschamps, je souhaiterais, si vous permettez, M. le Président...

Le Président (M. Paradis): Allez-y.

Mme Normandeau: ...le ministère des Ressources naturelles et le gouvernement n'ont pas d'autorisation à donner pour que Shell concrétise son projet de terminal. Ils n'ont pas d'autorisation à demander au gouvernement. Moi, comme ministre, je n'ai pas à signer de lettre en vous disant... en disant à Shell: Oui, vous êtes maintenant autorisés à construire votre terminal. Par contre, ce qu'ils doivent obtenir de ma part, c'est une autorisation, si... Parce qu'ils veulent démanteler leurs installations, là ça prend une autorisation du ministre.

Et là notre bon sous-ministre m'indiquait que, s'il y avait effectivement démantèlement, il y a obligation, évidemment, de caractérisation des sols, de la part du ministère du Développement... Environnement et Développement durable. Évidemment, on n'est pas encore là, mais, la procédure étant ce qu'elle est... Alors, ceci étant, dans le fond, c'est une mesure un peu préventive, dans l'éventualité où effectivement un scénario de démantèlement, de décontamination, de caractérisation se déploierait, dans le fond, vous souhaitez qu'il n'y ait pas de changement dans l'utilisation de la vocation des terrains. C'est ça? C'est ce que je comprends.

M. Deschamps (Richard): C'est certain. C'est certain. Et si... moi, je relis l'article 15 de la Loi sur les produits pétroliers, où on dit que tout ça ne peut se faire sans l'autorisation préalable du ministre, et en l'occurrence de la ministre, mais on dit: «et, le cas échéant, aux conditions fixées par ce dernier».

Mme Normandeau: Pour le démantèlement.

M. Deschamps (Richard): Je comprends. Mais il peut y avoir, dans le cadre du démantèlement, un certain nombre de conditions qui soient fixées. Alors, c'est dans ce sens-là...

Mme Normandeau: O.K. O.K.

M. Deschamps (Richard): ...que je voyais, ou que nous voyions, au niveau de la ville, des conditions.

Mme Normandeau: Mais c'est intéressant. Je vais vous répondre tout de suite, du tac au tac, parce que ça peut laisser à la fois beaucoup de latitude, de la façon dont l'article 15 est libellé, mais en même temps notre bon sous-ministre m'indique que, sur le plan légal, évidemment, là, on est très... pas mal élastique. Mais, ceci étant, regardez, là, on travaille... là, c'est votre... vos recommandations arrivent dans un contexte où un scénario x pourrait se matérialiser. Bon. J'en prends bonne note.

Maintenant, je souhaiterais vous entendre sur votre vision du secteur de la pétrochimie à Montréal-Est, comme ville, comme élu, comme conseiller politique et comme conseiller économique.

● *(11 h 50)* ●

M. Deschamps (Richard): Bien, écoutez, moi, je pense que le secteur de la pétrochimie, historiquement, a toujours été extrêmement important. On sait qu'on a perdu quand même un certain nombre de raffineries, et c'est cette... ces pertes-là continuent depuis les années quatre-vingt, qui aujourd'hui nous inquiètent, d'une certaine façon, et pour lesquelles on est en train de discuter sur la question de la sécurité des approvisionnements au Québec. Donc, historiquement, je pense qu'il y a eu un certain nombre de pertes que l'on ne peut pas nier: Gulf, Esso, Texaco, etc., sont des industries importantes en termes de raffinage qui ont quitté pour des raisons soi-disant de rentabilité, ce qui est possible, mais ce sont des choix qui ont été faits par ces entreprises-là.

Si je regarde depuis 2003, j'ai une liste ici... parce qu'il faut voir les entreprises, les raffineries comme étant une partie prenante à l'ensemble d'une grappe de la pétrochimie. Et, si on affaiblit les entreprises pétrochimiques en termes de raffinage, il y a un lien direct avec toutes les autres entreprises qui fabriquent d'autres produits reliés au pétrole, donc c'est évident qu'il y a, pour moi, un affaiblissement général de la grappe.

Je prends des établissements qui ont été fermés à Montréal ou dans la région de Montréal depuis 2003. Pétromont, il y avait une usine à Varennes; il y avait une usine à Montréal-Est également, qui a été fermée; vous avez Basell, qui est à Varennes, qui produisait du polypropylène; Nova produits chimiques qui était, je pense, sur la Sherbrooke, si je me rappelle bien, qui a fermé, vous avez... à Montréal; vous aviez PTT Poly Canada à Montréal-Est, qui produisait du polytriméthylène ─ excusez-moi, je ne suis pas un expert ─ téréphtalate, alors là, je ne peux pas vous dire qu'est-ce que... comment ça s'inscrivait dans la grappe, bien honnêtement; vous avez, dans l'arrondissement que je représente, l'arrondissement LaSalle, une entreprise qui s'appelle Solutia, qui a fermé; vous avez Huntsman. Alors, il y a eu un affaiblissement de la grappe.

Il reste encore un certain nombre d'entreprises dans l'est, Interquisa, vous avez Demilec... bien, en fait, lui n'est pas dans l'est, mais vous avez un projet qui s'appelle Selenis, dans l'est, vous avez ParaChem, naturellement, vous avez Suncor qui reste là. Il y a quand même une certaine force à la grappe, mais on doit, je pense, comme élus et comme personnes qui s'occupent du devenir de la ville, de la région métropolitaine, s'interroger sur ce départ de Shell. Et, dans la mesure où une entreprise prend des décisions, comme élus aussi, il y a peut-être un certain nombre de choses qui peuvent être faites. Là, dans le cas qui nous occupe, vous êtes régis par la Loi sur les produits pétroliers, vous avez un certain nombre de responsabilités qui vous incombent, et la Loi sur les produits pétroliers, si je ne m'abuse, avait

été élaborée suite au départ... ou en fait suite au départ, je pense, c'est de la Gulf, où justement il y avait eu un départ assez fulgurant, si on peut dire, et ça avait été amené comme loi pour essayer de protéger l'industrie.

Alors, cette loi-là, je pense que c'est la première fois qu'elle est testée, d'une certaine façon, et il pourrait donc être... ça pourrait être un bon moment peut-être pour aller approfondir ce que l'on a voulu faire, ce que le législateur a voulu faire au cours des années quatre-vingt, qui se révèle se produire présentement.

Mme Normandeau: Peut-être juste pour votre bonne gouverne, c'est en 1987, de mémoire, que l'article 15 a été introduit, c'est-à-dire qui oblige... en fait qui prévoit qu'un démantèlement d'une installation du type de Shell devra au préalable obtenir l'autorisation du ministre. Alors, la Loi sur les produits pétroliers existait avant, mais on a introduit... en fait, on essayait de se créer un rapport de force à l'époque. C'était le sens de l'introduction de l'article 15, le gouvernement voulait se créer un rapport de force face à des situations comme celle à laquelle il avait été confronté à l'époque.

M. Deschamps (Richard): C'est évident donc que ce rapport de force pourrait s'exercer dans le contexte qui nous occupe.

Mme Normandeau: D'accord, merci.

Le Président (M. Paradis): Très bien. À ce moment-ci, du côté de l'opposition officielle, Mme la députée et whip.

Mme Léger: Merci, M. le Président. Bonjour, M. Deschamps et les gens qui vous accompagnent, M. Purcell, merci d'avoir contribué à la mobilisation, d'une part. Dans le comité de mobilisation, vous avez été là avec tous les gens qui se sont... qui se sont plutôt resserré les coudes pour la suite des choses.

Dans votre mémoire, il y a certains éléments. Un, je comprends que votre premier objectif, que vous nous dites, c'est de maintenir la raffinerie, d'une part, de s'assurer que Shell ne ferme pas. Vous voyez aussi des impacts face... s'il y avait un terminal, les impacts, en terminal, de tout ordre, autant les importations, les bateaux, bon, tout ce que ça implique, et tous les enjeux environnementaux: contamination de sols, et etc. Ça résume en général votre mémoire. Vous êtes déjà dans le plan B, presque, là, parce que, si on peut appeler ça ainsi, vous êtes déjà dans le plan B, dans le sens que... votre mémoire, le début du mémoire, vous dites: Bon, on a participé, on a un comité de mobilisation, on veut maintenir Shell, mais en même temps vous êtes déjà dans les impacts environnementaux, les impacts, si le moindrement ça devient un terminal.

Alors, je veux m'assurer que votre premier objectif est toujours aussi important, ou vous êtes déjà dans la position de retranchement, disons, du fait qu'on s'en va plutôt dans les impacts, les impacts d'un terminal ou des enjeux environnementaux.

M. Deschamps (Richard): Bien, je le répète, le premier choix de la ville est toujours de maintenir la raffinerie, mais ce n'est pas un choix qui appartient nécessairement à la ville dans le cadre, là, dont on parle, puis je pense qu'il y a plusieurs intervenants justement qui se sont mobilisés. Et c'est certain que, si on se replace ne serait-ce qu'au mois de juin, lorsqu'une entreprise comme Delek était sur les rangs de façon très sérieuse et qu'il y a eu, je dirais, deux approches de négociations à intervalle, nous, à la ville, on souhaitait véritablement que cet achat puisse se faire, que cette négociation et que cet achat puissent se faire sur des bases d'affaires pour que l'opération de la raffinerie puisse se continuer. Ça, ça a toujours été le premier choix. Et, s'il y avait encore un acheteur qui revenait à la charge, pour une raison qu'on ne connaît pas ou qu'on ne contrôle pas présentement, c'est évident que nous serions très heureux si un tel événement se produisait. Je veux juste être très, très clair là-dessus. Donc, ça a toujours été l'objectif.

Maintenant, lorsqu'on examine ça dans une perspective de, je dirais, de sécurité de l'approvisionnement, c'est évident que la perte de la raffinerie — on l'a vu par l'étude de E&B Data, et il peut y avoir des interprétations différentes, c'est ce que j'en comprends, au niveau des chiffres — mais il nous apparaît que, là, il peut y avoir un impact au niveau de la sécurité.

Mais, si également il advenait qu'il y avait une transformation en terminal, alors, moi... — il y a beaucoup de «si», mais je pense que, lorsqu'on examine un problème, il faut examiner l'ensemble des possibilités — bien on dit: Écoutez, au niveau de la ville, il y a un certain nombre d'enjeux, que vous avez très bien résumés, au niveau tant économiques qu'environnementaux, et il y a des impacts très directs sur des familles qui vivent dans la ville de Montréal, dans l'est particulièrement et ailleurs, et il faudrait poser un certain nombre de conditions pour que cette transformation-là puisse se faire correctement, de façon à assurer aussi l'avenir. Parce que, si jamais il y avait une perte au niveau de la raffinerie, il va y avoir encore des gens qui vont demeurer là, à qui il va falloir aussi offrir des perspectives d'avenir. Et je pense qu'il faut essayer de regarder cet aspect-là aussi.

Le Président (M. Paradis): M. Deschamps, excusez-moi. À ce moment-ci, juste une précision, là. Quelle est la position de la ville de Montréal quant à la question qui doit nous préoccuper, là, la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers? Vous avez entendu les autres témoignages. Vous dites qu'il y a des interprétations variées, et c'est ce qu'on a entendu aussi. Mais quelle est la position et l'interprétation de la ville de Montréal?

M. Deschamps (Richard): Mais c'est évident, là, quand on regarde les chiffres sur... Moi, je ne suis pas un expert du domaine, mais, lorsqu'on regarde les chiffres au niveau de E&B Data, il y a une perte au niveau de la capacité et il y a donc un impact d'à peu près, là, 60 000 à 90 000 barils, et les chiffres varient, là, mais par jour.

Alors, il y a un impact sur la sécurité au niveau de l'approvisionnement. Mais je sais qu'il y a une discussion, là, qui est au niveau de l'interprétation des chiffres. Moi, je me fie sur E&B Data d'hier matin.

Le Président (M. Paradis): Excusez, Mme la députée.

Mme Léger: Oui. Je veux m'assurer que, la ville de Montréal, on peut tenir compte de sa collaboration pour s'assurer encore que Shell puisse vendre malgré tout. Parce que vous avez dans le comité restreint, aussi, pour

s'assurer, avec l'équipe de M. Fortier. Alors, je veux qu'on continue cet effort-là puis ce rapport de force pour que Shell puisse vendre; dans un deuxième temps, pour ne pas le démanteler non plus. Alors, tant qu'on est capables d'aller jusqu'au bout, puis il y a une décision de la ministre qu'elle aura à prendre, mais nous, les recommandations qu'on aura aussi dans notre... parce qu'on est toujours en mandat d'initiative, alors on a un rapport à donner, et ce sera dans les mains de la ministre par après.

Vous dites que vous avez eu des analyses du ministère des ressources concernant toute la fragilisation de la grappe pétrochimique, là, dans l'est de Montréal. Vous avez eu accès à ça. Est-ce que ce document-là, ces informations-là vous donnent un impact direct, ou vous avez des éléments qui vous assurent qu'il y a un immense impact sur la grappe pétrochimique, d'une part, et, dans un deuxième temps, est-ce que vous avez aussi des informations par rapport à Suncor? Est-ce que Suncor—Petro-Canada... est-ce qu'il y a... vous avez des informations, à la ville, qu'il y a vraiment une situation dangereuse pour la suite des choses?

Le Président (M. Paradis): M. Deschamps.

● *(12 heures)* ●

M. Deschamps (Richard): Oui. Alors, par rapport... je vais commencer par la deuxième. Par rapport à Suncor, là, je n'ai pas d'information directe qui fait en sorte que ça puisse être dangereux à court terme. Moi, je vois ça plus dans un avenir à moyen terme, là, parce que Suncor, probablement, continuerait ses opérations. Mais il y a toute la question du partage des coûts au niveau du pipeline, qui est partagé avec Shell, là, alors qui vient de Portland. Donc, à ce niveau-là, il pourrait y avoir aussi des choix. On ne connaît pas non plus la situation financière de Suncor et l'ensemble de leur plan au niveau de l'ensemble des raffineries. Donc, je pense que c'est un peu comme Shell. Ils font un choix par rapport à la raffinerie de Montréal-Est, mais ils gardent d'autres plans actifs ailleurs et...

Donc, c'est toujours une possibilité qu'effectivement il y ait un impact sur Suncor. On ne peut pas nier que ça puisse arriver. Je ne dis pas qu'on a des informations à cet effet-là. Il y a peut-être des gens qui travaillent à la raffinerie ou des représentants syndicaux, par exemple, qui pourraient vous donner encore plus d'informations à ce niveau-là, au niveau de la perception à l'interne. Moi, je n'en ai pas. Alors, par rapport à Suncor, c'est une possibilité, mais je ne peux pas aller plus loin présentement.

Quant à la perception au niveau de la citation, là, qui est dans le mémoire, je pense, je n'ai pas la citation exacte, mais je pense qu'il y a déjà eu des réunions. Il y a un groupe au niveau, là, de la pétrochimie, une table de concertation de la pétrochimie et du raffinage, et, dans le cours des discussions, je pense que ça a pu être évoqué, mais je n'ai pas de citation comme telle.

Le Président (M. Paradis): Oui, M. le député de Saint-Maurice et vice-président de la commission.

M. Pinard: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Merci d'être là parmi nous ce matin. Je dois vous avouer que j'ai suivi votre présentation avec énormément d'intérêt. J'ai vu également les différentes phases de votre mémoire, la présentation de votre mémoire. Je suis très heureux de votre intervention que vous avez faite il y a quelques minutes sur... Pour vous, l'élément premier pour le maintien de la pétrochimie à Montréal, c'est d'abord et avant tout le maintien des raffineries telles qu'on les connaît actuellement à Montréal-Est. Il y a un point majeur qui m'interpelle dans votre mémoire, à la page 9. À la page 9, vous mentionnez que, selon les analyses du ministère des Ressources, la position des usines pétrochimiques serait fragilisée par la réduction de l'accès aux produits des raffineries, entraînant l'effondrement, ni plus ni moins, de la filière pétrochimique aromatique. Vous mentionnez également, au paragraphe précédent, que Suncor se retrouvera dans une position excessivement difficile et la compagnie sera probablement obligée, au minimum, d'augmenter ses prix, ce qui est négatif dans une perspective d'avenir.

Outre le travail que je fais à cette commission, je porte également le chapeau de critique en matière de protection du consommateur, d'une part. Ce que vous avez écrit dans votre mémoire m'apparaît inévitablement comme une annonce que vous faites que le fait que la raffinerie Shell ne participera pas, dans quelques années, au paiement des frais fixes engendrés par l'oléoduc Portland-Montréal va faire en sorte qu'il va y avoir un coût direct qui va être transmis à l'ensemble des consommateurs du Québec, parce que ça va nous donner un produit raffiné; ça peut être dans le pétrole, ça peut être dans Autres produits dérivés. Monsieur, ça me préoccupe énormément, parce que, lorsqu'on parle ici de sécurité en approvisionnement, on a toujours en arrière de la tête le fait qu'il ne faut pas que, demain matin... que la position des citoyens et citoyennes du Québec, qui est privilégiée actuellement par le fait qu'on a trois raffineurs sur le territoire québécois fasse en sorte que, demain matin, on devienne à la merci d'une multinationale qui va nous envoyer des produits finis, mais à un prix combien plus élevé. Est-ce que je me trompe en interprétant les textes que vous avez écrits à la page 9?

Le Président (M. Paradis): M. Deschamps.

M. Deschamps (Richard): Bon, alors, M. le Président, je ne fais aucune annonce ce matin. Tout ce que je dis, c'est que, lorsqu'on examine la situation, c'est une possibilité. D'ailleurs, on dit: «Suncor se retrouverait...» C'est au conditionnel, donc je fais... Je ne dis pas «se retrouvera», nous disons «se retrouverait». Maintenant, c'est quelque chose qui est possible. Mais je ne peux pas le prédire. Personne ici n'est devin.

M. Pinard: D'accord.

M. Deschamps (Richard): Ce qu'on dit, c'est que c'est certain qu'il peut y avoir un impact sur Suncor.

M. Pinard: ...les yeux.

M. Deschamps (Richard): Exact. Il peut y avoir un impact. Et ça va encore plus fragiliser l'ensemble de la grappe.

M. Pinard: Je continue. Face aux entreprises qui utilisent... qui utilisent, qui sont les dérivés de ce qui sort de ces trois raffineries, je pense, par exemple, à une entreprise, là, qui est dans ma région, là, Bécancour, Petresa, est-ce qu'actuellement vous avez suffisamment de données pour...

vous avez eu suffisamment de discussions avec ces gens-là pour voir une éventualité négative face à ces entreprises dans les années qui sont très près de nous, trois, quatre, cinq ans?

Et, pour vous rassurer, là, j'ai vécu des fermetures à Shawinigan, je suis un gars de Shawinigan, et j'ai vu qu'une fermeture d'une usine engendrait automatiquement — automatiquement — dans un avenir rapproché, la fermeture d'une autre, parce que les produits d'un alimentent les produits de l'autre, et, sur le plan économique, c'était non vivable. Alors, est-ce que ce que je vous annonce, ce que j'avance à matin, est-ce que vous le partagez?

M. Deschamps (Richard): Écoutez, moi, je le vois beaucoup plus... je comprends votre interprétation, puis c'est quelque chose qui est possible. Je n'irais peut-être pas jusque là présentement, là, mais ce que je vous dis, c'est que, moi, je le vois comme étant une possibilité qu'il faut clairement examiner. Et je pense que ça fait partie des responsabilités de la commission que de le voir.

Ce que je crois fermement, c'est que la fermeture d'une raffinerie comme Shell pourrait avoir un impact direct sur Suncor, qui est juste à côté, avec lequel elle partage le terminal, et ça a un impact direct sur l'affaiblissement de la grappe pétrochimique non seulement dans l'est, mais pour toute la région montréalaise. Ça, il me semble que ça apparaît d'une façon évidente. Parce que, même s'il y a des produits raffinés qui viennent d'ailleurs, ou des produits... le brut pourrait arriver, il restera quand même qu'il y a une raffinerie de moins parmi les trois qui restent au Québec.

Alors, c'est évident qu'il va falloir qu'il y ait... Et, s'il arrive des problèmes en termes d'approvisionnement ou s'il arrive toutes sortes de difficultés par rapport à une de ces entreprises-là, bien c'est évident que la grappe comme telle, il y a des problèmes qui vont se décaler, ou décliner, ou avoir un impact dans toute la chaîne de la grappe. Alors... Mais disons qu'on parle ici en termes hypothétiques, mais on essaie de voir ce que pourrait être l'avenir en matière de sécurité en termes d'approvisionnement de produits pétroliers.

Le Président (M. Paradis): Merci, M. le député de Saint-Maurice. Juste vérifier pour l'horloge...

M. Pinard: Très court, M. le...

Le Président (M. Paradis): Est-ce que le député de Beauce-Nord va intervenir dans ce débat?

M. Grondin: Oui.

Le Président (M. Paradis): Oui? O.K. Dernière question, à ce moment-là.

M. Pinard: Alors, est-ce que votre expérience passée, puisque vous vivez à Montréal, vous avez sûrement dû vivre ces expériences-là que, nous, on vit en région, est-ce que l'expérience passée d'une fermeture d'une entreprise principale a occasionné des dommages collatéraux importants? Et est-ce que ça ne pourrait pas arriver avec la fermeture complète de la raffinerie Shell, en l'occurrence?

M. Deschamps (Richard): Bien, écoutez, il faut quand même mettre ça dans le contexte, là. L'économie de Montréal est extrêmement diversifiée. C'est évident que, quand tu es dans une mono-industrie en région, ce n'est pas le même impact à Montréal, toutes proportions gardées. Maintenant, c'est évident...

M. Pinard: ...

M. Deschamps (Richard): Mais, quand on une entreprise à Montréal, c'est évident que, dans le secteur concerné et par rapport à l'ensemble du secteur, ça a un impact. C'est-à-dire que la répercussion est complètement différente que celle que l'on peut avoir lorsqu'il y a une grande entreprise dans une région donnée. À Montréal, ça ne se répercute pas de la même façon. Ça ne veut pas dire que ça ne crée pas une onde de choc chez les personnes qui subissent la fermeture et chez les entreprises qui reçoivent, qui ne sont pas des donneurs d'ordres mais qui travaillent avec l'aide de ce donneur d'ordres là, ou qui passent des commandes, ou qui sont des fournisseurs. Ça a un impact. Mais excepté que ça n'a pas certainement le même impact.

Toutefois, quand on regarde ça dans la perspective pétrochimique, il est vrai de dire que la fermeture de Shell pourrait avoir et aura probablement un impact sur l'ensemble des entreprises de la grappe pétrochimique. Je pense qu'on ne peut pas nier ça, là.

● *(12 h 10)* ●

Le Président (M. Paradis): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, écoutez, bonjour à vous, là, pour commencer. C'est difficile pour nous autres; ici, on est là pour essayer de sécuriser l'approvisionnement en produits pétroliers, là, pour la province, pour ne pas mettre ça en danger, mais, une entreprise qui veut s'en aller, la garder de force, c'est un autre problème, aussi. Moi, j'essaie de penser... Si on se recule dans le passé, les industries pétrolières ont essayé de suivre beaucoup le développement du véhicule électrique, les autres produits énergétiques qu'ils ont essayés, souvent ils les tassaient ou ils les achetaient pour ne pas que ça se développe trop rapidement. J'essaie de me projeter dans l'avenir. Est-ce que ces compagnies-là présentement voient dans l'avenir d'autres produits ou d'autres énergies prendre leur place, et c'est un pas qu'ils veulent faire tout de suite pour ne pas avoir à se tasser plus tard? Parce qu'on sait très bien que ces compagnies-là, là, sont gérées, on disait hier, aux Pays-Bas, sont gérées en dehors du Québec, puis c'est de la grosse finance qu'on ne peut pas... je pense qu'on ne peut pas les voir aller, là. C'est quoi qu'ils ont en arrière de la tête? Si on essaie de se projeter dans le temps, c'est quoi qui... c'est quoi qu'ils envisagent?

M. Deschamps (Richard): Bien, écoutez, une entreprise comme Shell, comme toute entreprise, je pense que c'est de donner un produit et un service, mais c'est aussi d'avoir une rentabilité. Or, toutes les discussions que j'ai pu avoir au niveau du comité de survie, là, c'est que l'entreprise Shell, dans l'est, est quand même rentable, ou elle l'a été en tout cas pendant de nombreuses années. Ça ne veut pas dire qu'il y a eu des soubresauts, là, mais elle a été rentable pendant de nombreuses années, sinon Shell ne serait pas restée 75 ans à Montréal-Est. Et elle est encore rentable. Alors, je pense qu'il faut aussi mettre ça dans la perspective.

Maintenant, quand on situe... vous savez que, dans la question de la rentabilité, il y a des questions aussi qui sont reliées, par exemple, au niveau des capacités. On sait

qu'au niveau de la pétrochimie les capacités des entreprises tendent à augmenter. Alors, c'est sûr que, dans le grand plan de Shell, là, que je n'ai jamais vraiment discuté à fond ni avec aucun cadre supérieur de Shell, il y a peut-être des visions qui font qu'ils ont fait ce choix-là. Mais toutes les discussions, et les chiffres... et je me rappelle, lorsque j'étais partie prenante au niveau du des discussions du comité de survie, sans révéler tous les chiffres ou tous les détails qu'on a pu discuter, cette raffinerie-là semblait rentable. Donc, pourquoi quittent-ils? Là, ça, c'est une autre question. Ils la transforment en terminal, d'ailleurs, ils ne quittent pas, parce qu'ils disent: on va faire venir des produits d'ailleurs, puis il n'y aura pas d'impacts. Moi, je pense qu'on ne peut pas dire non plus qu'il n'y aura pas d'impacts. Je ne pense pas que ce soit un argument qui soit véridique non plus.

Le Président (M. Paradis): Merci, M. le député de Beauce-Nord, je dois vous...

M. Grondin: Oui, mais une petite...

Le Président (M. Paradis): Malheureusement... malheureusement, à ce moment-ci, ou heureusement pour elle, c'est Mme la ministre qui a la parole.

Mme Normandeau: M. Deschamps, j'ai besoin que vous m'aidiez. À la page 9 de votre mémoire, vous dites: Selon les analyses qui ont été faites par le ministère... D'ailleurs, à l'annexe 3, vous avez mis la présentation qui a été faite à votre table de concertation par notre ministère, vous dites: «...la position des usines pétrochimiques serait fragilisée par la réduction de l'accès aux produits des raffineries montréalaises, entraînant tranquillement l'effondrement ni plus ni moins de la filière pétrochimique aromatique.» Et là vous référez à des entreprises. J'ai besoin que vous puissiez me dire clairement, dans la présentation que notre ministère a faite à la table de concertation, à quel endroit on peut lire cette conclusion.

M. Deschamps (Richard): Comme je vous ai dit... bien, en fait, j'ai répondu, je pense, à la question, mais je réponds encore une fois, là. Je pense que c'est dans le cours des discussions. Moi, je n'ai pas de citation, je n'ai pas vu de citation. Donc, pour être très, très honnête, là, c'est plus dans le cours des discussions qui ont eu lieu à la table.

Mme Normandeau: M. Deschamps...

Le Président (M. Paradis): À ce moment-là, ce que je peux suggérer, Mme la ministre, parce que c'est quelque chose d'important et...

Mme Normandeau: Bien oui, je comprends. C'est pour ça que je réagis fortement. Parce que, je vais vous dire, dans la présentation, on dit: «Il y a synergie entre les raffineries et les industries pétrochimiques ─ ça, je pense que personne ne peut le nier: alimentation de la pétrochimie en matières premières, absorption de ces sous-produits par le raffineur.» Lorsqu'on regarde les données, puis là, écoutez, on va sortir un peu du giron du ministère, on s'appuie sur les chiffres de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, on constate que Petro-Canada, donc Suncor, fournit 95 % des produits liés à la pétrochimie, c'est-à-dire benzène, toluène, xylène, propylène et orthoxylène. Alors, c'est un ratio, là, c'est 95-5, 95 % pour Suncor, 5 % pour Shell. Donc, de là à dire que la fermeture de Shell va, dans le fond, va entraîner la perte de la pétrochimie à Montréal-Est, c'est une conclusion qu'on ne peut pas tirer. Pourquoi? Parce que, un, la façon dont la pétrochimie est organisée avec les raffineurs en place fait en sorte que c'est Suncor qui occupe le plus grand terrain, un. Deuxièmement, je pense que Suncor va saisir les opportunités qui se présentent suite à la fermeture de Shell.

Et, nous, on a rencontré, moi et mon collègue Clément Gignac, le grand patron de Suncor, et Suncor... il n'est pas question pour Suncor de quitter le Québec, là. Au contraire, là, c'est ce que le grand patron nous a dit. Remarquez que vous allez peut-être me dire: Il faut toujours être vigilants; on en convient. On en convient. Mais, jusqu'à maintenant, on n'a pas de signaux que Suncor va quitter le Québec. Au contraire, Suncor s'adresse au gouvernement, s'est adressé au gouvernement pour voir comment on pouvait les accompagner dans un contexte où effectivement il y a un raffineur qui disparaît. Alors... mais je ne suis pas en train de vous dire qu'il ne faut pas s'inquiéter, là. Au contraire, on va être extrêmement vigilants.

Le Président (M. Paradis): M. Deschamps.

M. Deschamps (Richard): ...cette optique-là, effectivement, dans l'optique de la vigilance. Et, vous savez, Mme la ministre, je ne veux pas vous contredire du tout, ce n'est pas ça le point, mais, vous savez, on n'avait aucuns signaux, par exemple, nécessairement que GM partirait du Québec, à Sainte-Thérèse, puis pourtant ils ont quitté. Alors, je veux... c'est parce que, moi...

Mme Normandeau: On en convient. Je suis d'accord avec vous.

M. Deschamps (Richard): Je vous dis ça parce que j'ai travaillé dans la région de Mirabel, et il y a eu des investissements importants faits par le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec pour avoir des ateliers de peinture, et je dirais que probablement ils sont partis 10 ans plus tard. Pourtant, GM a encore des entreprises partout dans le monde. Donc, je pense que le...

Des voix: ...

Le Président (M. Paradis): S'il vous plaît, une personne à la fois. Je sens qu'il y a un petit peu...

M. Deschamps (Richard): Ce que je veux dire, c'est qu'effectivement, là, il faut être vigilants, il faut être à l'affût. Et la réflexion et le débat qui est engagé ici, au sein de cette commission, est extrêmement important, donc. Et je suis certain que vous êtes partie prenante à ce que je viens de dire. Donc, le point est que ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de signaux aujourd'hui que ce n'est pas possible que ça se produise.

Le Président (M. Paradis): Dernière intervention, Mme la ministre.

Mme Normandeau: Oui, très rapide. Est-ce que vous avez été saisis du projet de pipeline inversé? Parce que, si on parle de l'avenir du secteur du raffinage à Montréal,

est-ce que vous avez été saisis du projet de Trailbreaker, le pipeline inversé?

M. Deschamps (Richard): À quel endroit? À quel endroit?

Mme Normandeau: Bien, celui qui partirait de l'Ouest canadien vers Montréal et se dirigerait du côté américain.

Le Président (M. Paradis): M. Deschamps.

M. Deschamps (Richard): Je n'ai... on en a discuté à un moment donné, mais on n'a pas creusé.

Mme Normandeau: Si la ville de Montréal était appelée à se positionner par rapport à ce projet-là, est-ce que vous êtes en mesure de nous donner des indications sur cet enjeu-là, ou c'est trop prématuré?

M. Deschamps (Richard): Pas aujourd'hui, là.

Mme Normandeau: O.K.

M. Deschamps (Richard): Si vous me permettrez, je ne me suis pas préparé...

Mme Normandeau: Non, non, ça va.

M. Deschamps (Richard): ...dans ce cadre-là.

Mme Normandeau: Je posais la question comme ça.

M. Deschamps (Richard): Oui.

Mme Normandeau: Ça va, merci.

Le Président (M. Paradis): Ça va. À ce moment-ci, le temps est expiré. Je veux remercier la ville de Montréal de sa participation, de l'éclairage qu'ils ont apporté à la commission. Merci à M. Deschamps et aux personnes qui l'accompagnent.

À ce moment-ci, nous allons suspendre nos travaux pour une durée de cinq minutes, maximum. Nous reprenons dans cinq minutes. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 12 h 18)

(Reprise à 12 h 22)

Le Président (M. Paradis): À ce moment-ci, la commission reprend ses travaux et accueille l'Association québécoise des indépendants du pétrole. Je reconnais M. Blouin, là, je vais peut-être lui demander de se présenter, bien qu'il soit connu à l'intérieur de cette enceinte, et de présenter les gens qui l'accompagnent. M. Blouin.

Association québécoise des indépendants du pétrole (AQUIP)

M. Blouin (René): Alors, je vais laisser le soin à Mme Marcotte, qui est la présidente-directrice générale, de faire les présentations.

Le Président (M. Paradis): Très bien. Mme Marcotte.

Mme Marcotte (Sonia): Alors, M. le Président, Mme la ministre, membres de la commission, permettez-moi d'abord de présenter les personnes qui m'accompagnent. Alors, M. Serge Harnois, qui est président du conseil d'administration et président du Comité des affaires économiques de la l'AQUIP, vice-président et directeur général du Groupe Harnois; M. Garry Garcin, président-directeur général du Groupe pétrolier Norcan; M. René Blouin, conseiller principal de l'AQUIP, et moi-même, Sonia Marcotte, présidente-directrice générale de l'AQUIP.

Alors, nous tenons à remercier les membres de la commission qui nous ont invités à venir présenter notre position sur cette importante question. Nous le faisons au nom des membres de l'AQUIP, qui regroupent les entreprises pétrolières à intérêts québécois. Leur champ d'activité est lié à l'importation, la distribution et la vente au détail de carburants, de mazout et de lubrifiants.

Au cours des prochaines minutes, notre présentation traitera principalement de la sécurité des approvisionnements des Québécois en produits pétroliers. Cette question est évidemment liée à celle de la sécurité des approvisionnements nécessaires aux indépendants du pétrole pour poursuivre leurs activités. Elle a son importance, lorsqu'on sait que la présence d'une masse critique d'indépendants québécois fait en sorte que, de toutes les régions canadiennes, c'est au Québec que les consommateurs paient, hors taxes et redevances, le moins cher pour acquérir les produits pétroliers dont ils ont besoin.

L'arrêt des activité de raffinage des installations de Shell à Montréal préoccupe à juste titre les parlementaires. Ces préoccupations se concentrent aujourd'hui sur la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers.

M. Garcin (Garry): Il n'y a pas 1 000 façons de compenser rapidement les 130 000 barils quotidiens de produits pétroliers que pouvait produire la raffinerie Shell de Montréal. C'est l'importation par voie maritime qui, selon nous, sera privilégiée. L'utilisation du pipeline entre Portland et Montréal à des fins d'importation de produits finis n'est pas immédiatement possible. Pareille éventualité devrait faire l'objet d'études qui en analyseraient la faisabilité. Nous ne croyons pas que de pareilles études soient actuellement disponibles.

Évidemment, les biocarburants éventuellement produits au Québec constituent une avenue intéressante qui pourra combler graduellement une partie des besoins du Québec. Il en va de même de l'utilisation de sources d'énergie autres que le pétrole pour propulser les véhicules de transport. Toutefois, leur lente implantation ne pourra évidemment pas répondre à la privation immédiate de la production de la raffinerie Shell.

On peut estimer que le Québec importe approximativement 140 bateaux par an pour répondre à ses besoins en produits pétroliers finis. Ces produits pétroliers importés s'ajoutent à la production, écoulée au Québec, des deux raffineries de Montréal et de celle de Lévis, en face de Québec. Cela suffit à combler les besoins des Québécois. La fermeture de la raffinerie Shell fera en sorte qu'environ 200 bateaux additionnels chargés de produits pétroliers finis remonteront le fleuve Saint-Laurent pour répondre aux besoins des citoyens du Québec. Le nombre de navires transporteurs de produits pétroliers finis devrait donc se situer désormais autour de 340 annuellement.

Évidemment, la raffinerie d'Ultramar située à Lévis pourrait augmenter sa production d'environ 60 000 barils par jour; cela comblerait une bonne partie des 130 000 barils quotidiens que pouvait produire la raffinerie Shell. Il reste que les importations de produits finis devraient alors quand même s'accroître d'environ 70 000 barils par jour. Cela signifie qu'environ une centaine de bateaux de plus chargés de produits finis remonteront le fleuve chaque année, en plus d'une quarantaine chargés de pétrole brut, nécessaires à la possible augmentation de production de la raffinerie d'Ultramar.

M. Blouin (René): Il est, selon nous, théoriquement possible que les installations maritimes actuelles puissent recevoir ces navires additionnels. Toutefois, il serait plus prudent de vérifier avec chacun des propriétaires de terminaux d'importation la capacité d'accueil de chacun d'eux. Cela permettra de dresser un portrait qui correspond avec certitude à la réalité. Au surplus, depuis une trentaine d'années, les bateaux ont pu circuler sur le fleuve Saint-Laurent sans que le rude climat hivernal du Québec gêne l'arrivée à bon port de stocks de produits pétroliers.

M. Harnois (Serge): Les distributeurs indépendants ne voient évidemment pas d'un bon oeil la disparition d'une raffinerie, parce que cela réduit davantage la concurrence. Toutefois, nous ne pouvons dire si le remplacement de la production montréalaise de Shell par des produits finis importés aurait un impact sur les prix. En fait, nous ne croyons pas que cela se produira, étant donné que les prix des raffineries sont déjà tributaires du coût des produits importés par les indépendants. S'il devait y avoir un effet sur les prix, nous croyons que cela serait marginal.

Évidemment, la disparition de la raffinerie Shell de Montréal fragilise le secteur du raffinage montréalais, de sorte que nous ne sommes pas en mesure de prévoir le sort qui attend les installations de Suncor. Toutefois, nous croyons que la raffinerie d'Ultramar située en face de Québec est solidement implantée et que sa pérennité ne saurait être remise en question.

Enfin, l'éventail de produits pétroliers offerts au Québec ne subira pas, selon nous, de variation. À cet égard, le seul changement viendra du fait qu'une quantité de produits pétroliers vendus au Québec sera désormais importés par voie maritime plutôt que produite à Montréal.

Mme Marcotte (Sonia): Les indépendants du pétrole ne voient pas d'un bon oeil la disparition d'un concurrent qui abandonne la production de produits pétroliers à Montréal. Il est toujours préoccupant de voir diminuer l'offre de production locale, tout comme il est désolant d'en constater les conséquences sociales. Toutefois, nous croyons que l'importation de produits pétroliers par voie maritime peut assurer la sécurité des approvisionnements pétroliers des Québécois. Merci.

Mémoire déposé

Le Président (M. Paradis): Merci beaucoup. À ce moment-ci, je déposerais le mémoire que vous avez présenté à la commission pour que la commission en soit officiellement saisie. Et je reconnaîtrais Mme la ministre pour les premières questions.

Mme Normandeau: Merci, M. le Président. Alors, M. le président, M. Harnois, Mme Marcotte, M. Blouin et M. Garcin, bienvenue à cette commission parlementaire. Merci pour votre mémoire. Je suis tout à fait d'accord avec vous: lorsqu'un joueur comme Shell disparaît, que ce n'est jamais une bonne nouvelle, et pour l'économie québécoise, et celle de Montréal-Est, et pour tout le secteur.

Par contre, je veux profiter de l'opportunité... On a M. Garcin avec nous. M. Garry Garcin, pour ceux et celles qui ne le connaissent pas, c'est un expert en importation de produits pétroliers. Il est à la tête de Norcan. Il a une très, très, très longue feuille de route, extrêmement crédible.

M. Garcin, je vais vous demander... Hier, on a beaucoup parlé de... entre autres, la FTQ et le syndicat des travailleurs nous parlaient de l'arrivée des bateaux «on spec», «on time», et j'ai besoin que vous puissiez nous dire — parce que Norcan est un importateur, vous ne faites que ça, vous, dans la vie, importer des produits pétroliers raffinés — je souhaiterais — donc, vous êtes un joueur très important dans la sécurité de nos approvisionnements — alors j'aimerais que vous puissiez nous dire, M. Garcin, deux choses. Parce qu'il y a des experts effectivement qui soutiennent que l'importation de produits raffinés fait partie de la sécurité de nos approvisionnements. L'opposition croit le contraire. Je souhaiterais vous entendre là-dessus.

Deuxièmement, est-ce que c'est possible de nous dire, sur la dimension «on spec» et «on time», est-ce que c'est possible pour vous de nous dire votre appréciation de cette façon de faire, chez Norcan? Parce que, dans le fond, l'association effectivement dit: Écoutez, nous, le fait que l'approvisionnement, une partie de nos approvisionnements proviennent par bateau maintenant, parce que Shell va importer des produits raffinés, nous, on pense qu'il n'y a pas de problème de ce côté-là. Est-ce que c'est possible de partager, pour le bénéfice de tous les parlementaires, votre expérience?

● *(12 h 30)* ●

M. Garcin (Garry): En fin de compte, Norcan existe depuis 1992, quand ça a été acheté par les indépendants plus deux autres compagnies. En temps normal, on importe probablement 30 navires étrangers pour l'essence puis une vingtaine pour les produits distillés, qui peuvent venir des raffineries comme Ultramar ou même à l'importation. Puis, depuis 1992, on n'a jamais eu un bateau «off spec». Peut-être, c'est notre expertise. Shell, en temps normal, il rentre les produits bruts. Historiquement, il n'a jamais importé beaucoup de produits. Je ne comprends pas le problème, pourquoi il aurait été en retard.

Mme Normandeau: Est-ce que c'est possible... Quand vous dites: on n'a jamais eu de problème, est-ce que c'est possible de nous en dire davantage là-dessus?

M. Garcin (Garry): En fin de compte, on peut avoir un problème, à un moment donné qu'on n'aime pas la senteur du produit, mais ça, ça date depuis des années. Un bateau peut entrer peut-être une journée en retard, puis là on est approvisionnés par Ultramar ou par Shell ou par Suncor, mais, en temps normal, honnêtement, je ne me souviens pas d'avoir eu des problèmes d'importation soit avec les spécifications ou avec les navires en retard.

Mme Normandeau: Ça fait 18 ans que vous êtes un importateur, puis il n'y a pas de problème.

M. Garcin (Garry): Non.

Mme Normandeau: O.K. Sur la dimension liée aux importations, parce que le ministère... J'ai déposé, comme ministre, des chiffres, parce que la thèse... enfin, ou l'enjeu qui concerne cette commission, repose sur: est-ce que la fermeture de Shell va hypothéquer la sécurité de nos approvisionnements?, nous, du côté, du ministère des Ressources naturelles, on ne croit pas. D'autres intervenants sont venus nous dire le contraire, dont... et je pense que c'est une thèse que commence à supporter le Parti québécois. Dites-nous, vous, de votre côté, est-ce que vous pensez, avec votre expérience, que le fait que Shell va se tourner vers l'importation de produits pétroliers raffinés va hypothéquer la sécurité de nos approvisionnements? Et est-ce que vous considérez que les importations font partie de nos approvisionnements?

M. Garcin (Garry): Oui. En fin de compte, même avec la fermeture de Shell, il y a assez de capacité de raffinage qui va rester avec Suncor puis Ultramar pour satisfaire des besoins du Québec. Un des problèmes, c'est que les produits raffinés au Québec puis importés au Québec ne restent pas au Québec, c'est que ça s'en va dans le nord-est des États-Unis, en Ontario, dans le Grand Nord, même dans les Provinces maritimes. Donc, il y a assez de capacité de raffinage.

À court terme, Shell peut avoir un problème, O.K., avec le pipeline, parce que, je veux dire, avec les installations pour décharger les navires, puis à très court terme, parce que les lignes... les lignes ne sont pas efficaces, comme tel. C'est que, pour décharger un navire, ça prend bien plus longtemps que, pour nous, à décharger un navire.

Mme Normandeau: Vous dites «à court terme». Pour vous, à court terme, c'est quoi?

M. Garcin (Garry): Ah! Ça peut être une période de deux mois, trois mois. Mais, pendant ce temps-là, Ultramar a la capacité d'approvisionner d'autre monde, sans doute aussi Suncor et Norcan.

Mme Normandeau: Donc, Ultramar et Suncor vont venir se substituer aux problèmes court terme que pourrait vivre Shell. C'est ce que vous dites.

M. Garcin (Garry): Selon moi, selon moi.

Mme Normandeau: Selon vous, avec votre expérience.

M. Garcin (Garry): Oui. Bien, il y a beaucoup d'entraide quand même avec les compagnies pétrolières. Ils sont des féroces compétiteurs, mais ils s'aident, O.K., dans le temps d'une pénurie de produits.

Mme Normandeau: On a parlé du «on time». Vous nous avez dit: Écoutez, ça fait 18 ans qu'on importe, puis on n'a pas de problème. Le «off spec» versus le «on spec», on réfère à la qualité, évidemment, ici, des produits. Est-ce que vous pouvez nous livrer votre appréciation par rapport à cet enjeu? Parce qu'il y a une crainte qui a été exprimée à l'effet que, bon, des navires pourraient se présenter ici, puis là la qualité du produit n'est pas bonne, on retourne le navire. Mais, votre lecture du «on spec» versus «off spec», depuis 18 ans, quelle est-elle?

M. Garcin (Garry): Nous, comme importateur, on n'a pas de raffinerie derrière nous pour traiter les produits qui sont supposément «off spec». Donc, les produits qu'on rentre, il faut que ça rencontre les spécifications gouvernementales, que ce soit fédéral ou de Québec. Shell peut importer les produits complètement finis, comme nous, O.K., qui sont «on spec», mais il peut importer d'autres produits qui ont besoin de plus de raffinage, comme une... comme d'autres produits, qu'intentionnellement il importe cette spécification-là pour passer dans une raffinerie, pour ne pas utiliser les... qu'ils ont, O.K., pour mettre le produit «on spec». Mais, qu'une raffinerie comme Shell importe les produits qu'il appelle «off spec», c'est autrement inacceptable, puis ça me surprend beaucoup. Énormément.

Mme Normandeau: Daniel... Oui, mon collègue.

Le Président (M. Paradis): Oui. M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, dans la même continuité.

M. Bernard: Bonjour, M. Garcin. Je vais continuer, si vous le permettez, sur la même discussion. Parce que, même vous, normalement, quand votre entreprise, Norcan, achète la cargaison d'un bateau, c'est que vous savez, au moment de l'achat, quelles sont ses spécifications, parce que vous devez avoir des tests, etc.

M. Garcin (Garry): Nous, on fournit les spécifications à nos fournisseurs. Puis ça, c'est les spécifications qu'il faut rencontrer. Maintenant, nous, quand un navire est chargé, disons, en Europe, parce que normalement l'essence importée arrive d'Europe, il y a les vérifications qui sont faites par des inspecteurs indépendants. Avant que le bateau décharge chez nous, il y a d'autres vérificateurs qui embarquent à bord, O.K., pour s'assurer quand même que c'est les mêmes spécifications puis les mêmes quantités qu'il y a eu sur le bateau quand ils ont partis d'Europe.

Donc, tous ces contrôles sont en place pour s'assurer quand même qu'on reçoit le bon produit. Puis, en plus, croyez-moi qu'il y a assez d'inspecteurs du gouvernement fédéral, provincial puis municipal pour s'assurer quand même que qu'est-ce qu'on a dans nos réservoirs rencontre les normes.

Le Président (M. Paradis): Oui. M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

M. Bernard: Donc, M. Garcin, techniquement Shell, qui a des ressources beaucoup plus immenses que les vôtres en tant que Norcan et autres, devrait être capable de faire aussi bien que vous, et mieux que vous.

M. Garcin (Garry): Oui. En fin de compte, je ne dirai pas que leurs produits sont meilleurs.

M. Bernard: Ça, c'est une autre chose.

M. Garcin (Garry): Mais il faut quand même que les produits rencontrent les normes gouvernementales.

Mme Normandeau: Et c'est important, M. le Président, parce qu'il...

Le Président (M. Paradis): Oui. Mme la ministre.

Mme Normandeau: ...existe une loi sur la qualité des produits pétroliers. Alors, tu sais, ce n'est pas n'importe qui qui peut importer toutes sortes de produits. Puis c'est très, très strict, c'est très, très...

Parlez-nous donc, M. Garcin, puis peut-être avec le concours de M. Blouin, Mme Marcotte et votre président, M. Harnois, l'impact sur les prix... Parce que certains prétendent que les prix... D'ailleurs, ma collègue de Mégantic-Compton a posé une question à certains intervenants là-dessus. Est-ce que vous croyez que le changement de vocation de Shell va avoir une augmentation sur les prix? Non? Pourquoi... Vous êtes catégorique, et pourquoi?

M. Garcin (Garry): Les... les... excusez-moi.

Mme Marcotte (Sonia): En fait, ce qui arrive, c'est que déjà les prix ici, au Québec, sont basés sur les prix de l'importation, puisqu'on a un importateur. Donc, on ne croit pas que ça va changer, parce que déjà c'est basé sur les prix de l'importation. Et c'est pourquoi d'ailleurs, au Québec, les prix à la raffinerie sont plus bas, par exemple, qu'à Toronto, où les possibilités d'importation ne sont pas présentes. Donc, déjà, au Québec, on a des meilleurs prix parce que les prix sont basés sur l'importation. On ne croirait pas que ça change, à moins... On ne peut pas prévoir toutes les éventualités, mais, s'il arrivait quelque chose, ce serait vraiment très marginal. Mais on ne croit pas que ça changerait.

Mme Normandeau: Avez-vous autre chose à dire pour votre défense, M. Garcin? Ha, ha, ha!

M. Garcin (Garry): Non, c'est juste pour dire que je vois très mal que les compagnies pétrolières nous permettent d'avoir marge de profit plus élevée que maintenant. C'est que... ils sont les fournisseurs, mais en même temps ils sont des compétiteurs très féroces.

Mme Normandeau: Est-ce que vous êtes en train de nous dire, dans le fond, que, grâce aux importations, grâce à des importateurs comme Norcan, on réussit à avoir un prix qui est intéressant et qui est stable?

M. Garcin (Garry): Vous le dites. C'est...

Mme Normandeau: Vous le confirmez?

M. Garcin (Garry): C'est vous qui le dites.

Mme Normandeau: C'est ma lecture de votre...

M. Garcin (Garry): Oui, oui.

Mme Normandeau: ...c'est ma lecture. C'est ce que...

M. Garcin (Garry): Oui, oui. Non, non, vous avez raison. Les prix sont basés sur les coûts à New York plus les coûts pour rendre le produit ici puis l'entreposer, etc. Donc, c'est sur ce prix-là que les compagnies majeures, les raffineurs, basent leurs prix de gros. Parce que c'est sensiblement le prix que ça nous coûte. Donc, si on n'était pas là, est-ce que les prix seraient plus élevés? Peut-être.

● *(12 h 40)* ●

Mme Marcotte (Sonia): D'ailleurs, nous, on estime que, si les importateurs n'étaient pas là, il y aurait une hausse de 0,025 $ le litre, parce que, pour l'importer, il faudrait l'importer par camion, et, par camion, ça coûte 0,025 $ de plus. Alors, par importation maritime, on économise... on fait économiser, au fond, de l'argent aux consommateurs québécois.

Mme Normandeau: M. Garcin, est-ce que c'est possible de vous demander combien de clients vous desservez, ou c'est confidentiel comme information?

M. Garcin (Garry): Non, non, une vingtaine.

Mme Normandeau: Une vingtaine de clients.

M. Garcin (Garry): Mais on a quelques clients majeurs, d'ailleurs trois sont actionnaires chez nous, puis la plupart des indépendants, pas tous, là, mais, la plupart des indépendants, on les approvisionne.

Mme Normandeau: Combien de stations vous desservez?

M. Garcin (Garry): Nous n'avons pas de stations services qui nous appartiennent. Mais probablement qu'ils vendent des produits qui viennent de chez nous, peut-être 1 500 au Québec puis aussi dans l'est de l'Ontario.

Mme Normandeau: Un des actionnaires chez vous, c'est La Coop fédérée, c'est ça?

M. Garcin (Garry): Oui.

Mme Normandeau: D'accord. Et il y a deux autres actionnaires majeurs?

M. Garcin (Garry): Petro-T, de Drummondville, ainsi que MacEwen Petrolium, de l'est de l'Ontario.

Mme Normandeau: O.K... Oui, oui.

Le Président (M. Paradis): On va alterner à ce moment-ci, et il restera un peu de temps. Mme la whip.

Mme Léger: Oui. Merci, M. le Président. Bonjour, mesdames, bonjour, messieurs. Alors, heureuse de vous avoir ici aujourd'hui pour nous donner votre vision sur notre mandant de sécurité des approvisionnements en produits pétroliers.

D'une part, j'aimerais juste faire quelques petits ajustements. Parce qu'on a parlé tout à l'heure avec la ville de Montréal, et puis particulièrement sur tout notre thème qui est la sécurité des approvisionnements, et l'impact sur la grappe pétrochimique, et... C'est sûr que le départ de Shell... on veut tous... puis les gens sont venus nous le dire, l'un après l'autre, on ne veut pas le démantèlement de Shell. Mais les impacts sur la grappe pétrochimique est aussi majeure, puis je crois que, pour les membres de la commission, c'est important de voir cet impact-là, d'être capables d'avoir des éléments pour nous permettre davantage... pour être capables d'avoir des... je pourrais dire, des éléments importants pour la suite des choses, de notre décision ou de nos recommandations qu'on va faire.

Celle sur... Le départ de Shell est une chose, puis on s'enfarge peut-être sur quelque chiffres, puis on va se les

démontrer dans quelques instants, mais la grappe telle quelle, il y a un élément majeur qui est celui de Suncor, et Suncor... Parce que Shell et Suncor se retrouvent toutes les deux... c'est comme le coeur, là, chacun, c'est leur valve, là, tu sais, pour faire fonctionner toute la grappe. Et, dans la grappe, toute l'industrie est frappée, et particulièrement par Suncor, parce que, un, il y a des produits de Shell, dont celui... particulièrement le benzène, que Shell produit, et qui touchent directement Suncor parce que Suncor a besoin du benzène pour faire ses dérivés. Ça, c'est un exemple. On pourrait en avoir d'autres, exemples, mais ça en est un, exemple. Le départ de Shell vient directement affecter Suncor. Mais en même temps aussi, sur les coûts fixes, parce qu'elles partagent, elles partagent toutes les deux le pipeline... Donc, quand on ferme une raffinerie, c'est sûr que les coûts fixes de Suncor vont augmenter parce que c'est lui qui va assumer seul, donc devient moins rentable et plus susceptible de fermer. Il y a une fragilisation qui s'ensuit par la... Ça, il me semble que c'est facilement démontrable et facilement... ça me semble clair que l'impact...

Alors, quand on se pose la question qu'on posait à la ville de Montréal tout à l'heure, quand on se pose la question du départ possible de Suncor, pensez-vous, pensez-vous... puis on a entendu des conversations avec les gens du cabinet ou les gens autour de la ministre, pensez-vous...

Le Président (M. Paradis): S'il vous plaît. S'il vous plaît... je m'excuse, là, M. l'adjoint parlementaire et M. le vice-président, il y a une personne qui a la parole au moment où on se parle. Madame, oui.

Mme Léger: Pensez-vous, deux minutes, quand on est en affaires, que Suncor va venir nous dire ici que ça va mal? Pensez-vous qu'elle va venir nous dire ça? Si on pense que, parce qu'il y a eu des discussions avec le ministère, que Suncor va très bien, il y a un impact majeur sur Suncor. Et, s'il n'y avait même pas... avec tout ce qu'on entend de la grappe pétrochimique, s'il n'y avait même pas le départ de Shell, il y a toujours des inquiétudes en pétrochimie. L'histoire nous le donne depuis toutes les dernières années. Combien de pétrolières ont quitté l'est de Montréal? Alors, ajoutons en plus l'irritant du départ de Shell, alors c'est sûr qu'il y a un impact majeur. Et je veux m'assurer que l'équipe de la ministre puis la ministre aient ça en tête, que, oui, on fragilise, et, oui, il y a des impacts qu'on ne peut pas aujourd'hui tous voir puis qu'on va le voir au fil du temps. Alors, je voudrais mettre ça très clair: C'est évident que Suncor aura à assumer le départ de Shell au niveau de ses coûts, au niveau de sa rentabilité. Alors, je voudrais que ce soit assez clair.

Le Président (M. Paradis): À ce moment-ci, là, je ne veux pas qu'on tombe dans ce qu'on appelle les remarques finales...

Mme Léger: Non, je ne suis pas dans les remarques finales.

Le Président (M. Paradis): Je voudrais qu'on profite de la présence des gens qui sont devant nous pour tenter de...

Mme Léger: Je comprends, M. le Président, mais ça me permet... j'ai mon droit de parole de parlementaire...

Le Président (M. Paradis): Non, non, et c'est un cri du coeur, je l'ai entendu.

Mme Léger: Ça me permet de le dire, parce que j'entends ça depuis tout à l'heure, là, puis on l'a dit un petit peu hier, alors ça me permet de le dire.

J'aimerais déposer aussi, si vous me permettez, un document qu'on a reçu de M. Delage, je ne sais pas si vous l'avez reçu encore?

Le Président (M. Paradis): Je viens de le recevoir.

Mme Léger: Vous venez de le recevoir? Je pense que c'est important aussi, ce document-là. M. Delage est venu hier de bonne foi venir nous donner ses arguments et nous donner tout son mémoire, la façon qu'il voit les choses, et je trouve important, particulièrement sur les chiffres, et peut-être que mon collègue poursuivra, mais il y a quand même une partie importante, dans sa deuxième page, sur la rigueur que la ministre a dit hier, par rapport à ses chiffres, qu'elle a une rigueur, puis c'est les chiffres du ministère, lui aussi veut rappeler qu'il a aussi cette rigueur-là, et puis qu'il a appliqué la Loi sur les produits pétroliers, puis il a fait... ses sources sont aussi fiables que celles de la ministre. Alors, je voudrais qu'on puisse déposer le document, j'espère que vous l'avez eu.

Document déposé

Le Président (M. Paradis): Il est présentement à la photocopieuse pour être distribué aux membres de la commission, mais le dépôt comme tel est accepté.

Mme Léger: Et il termine, et il faut que ce soit dit en commission, parce qu'il termine en disant que, dans l'équipe de la ministre...

Le Président (M. Paradis): Je m'excuse. À ce moment-ci, madame, à ce moment-ci, je m'excuse, je veux que l'on concentre sur les auditions publiques. J'ai pris connaissance du dernier paragraphe, la commission en disposera en temps et lieu, mais je ne pense pas que ce soit le temps d'en discuter à ce moment...

Mme Léger: Bien, je crois que c'est important de dire, M. le Président, qu'on n'a pas à nier son travail de démarchage. Et c'est un intervenant qui est venu hier ici, il nous donne...

Le Président (M. Paradis): L'intervenant a été assermenté, il bénéficie de tous les privilèges d'un député.

Mme Léger: Je comprends.

Le Président (M. Paradis): On s'est rendu compte qu'il soit traité correctement et équitablement. Quant au dernier paragraphe, je vais, avec le comité directeur, aviser les suites à donner, simplement.

Mme Léger: Je comprends, M. le Président, mais c'est important que... cet intervenant-là, il nous a écrit une lettre aujourd'hui, puis c'est important que ce soit dit, c'est déposé, il ne reviendra pas ici comme intervenant, là, mais il y a une lettre, puis c'est important que ce soit là puis qu'on...

Le Président (M. Paradis): Il va y avoir des suites à la lettre, je tiens à vous assurer. Maintenant, ce n'est pas le temps d'en disposer à ce moment-ci.

Mme Léger: O.K., mais qu'on ne discrédite pas son intervention, qu'on ne discrédite pas ce qu'il fait comme travail.

Le Président (M. Paradis): Le document est déposé, il est circulé aux membres...

Mme Léger: Merci.

Le Président (M. Paradis): ...je demanderais aux membres de le traiter avec discrétion jusqu'à temps que la commission en dispose.

Mme Léger: Merci, merci, d'accord.

Le Président (M. Paradis): Oui, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Merci, M. le Président. Bonjour, madame, bonjour, messieurs. Je voudrais revenir à la question du prix de l'essence. Hier, Mme la ministre nous a dit qu'après une semaine de fermeture de Shell on constatait que le prix n'avait pas bougé, qu'il n'y avait pas de rupture dans l'approvisionnement au Québec et que donc tout allait bien, tout était correct.

Ce matin, vous le savez, le prix a augmenté de façon importante, il s'établit présentement à 1,18 $ dans la région de Montréal. Deuxièmement, le prix raisonnable ou, en tout cas, le prix suggéré par CAA-Québec s'établit à 1,10 $; on est donc 0,08 $ de plus que le 1,10 $. Et la Régie de l'énergie, elle, dit qu'on est 0,12 $ au-delà du prix minimum suggéré par la régie.

Alors, je veux revenir à la question, là, de l'établissement du prix, vous suggérez que le prix est très compétitif, peut-être que c'est le cas. Moi, le chemin que je n'arrive pas à faire avec vous, c'est de suggérer qu'en diminuant la capacité de raffinage au Québec, et éventuellement avec des impacts sur Suncor, donc, en diminuant la capacité de raffinage au Québec, ça n'aura pas d'impact sur le prix. Moi, j'ai de la misère à vous suivre là-dessus.

Même si j'admettais, puis, vous le savez, il y a eu des plaintes au Bureau de la concurrence, il y a eu des accusations qui ont été portées et il y a eu des condamnations pour cartellisation puis pour, enfin, transgression des règles de la concurrence, donc vous savez que ça existe, je ne dis pas que c'est le fait de vous, là, je dis simplement que ça a eu lieu, et donc que le comportement des distributeurs d'essence n'a pas été toujours parfaitement concurrentiel, mais, même si j'admettais qu'il l'a déjà été, même si j'admettais donc que c'était concurrentiel, il demeure qu'en enlevant un gros joueur dans l'industrie on ne me fera pas accroire à moi, en tout cas, qui est économiste puis qui a travaillé vraiment sur ces choses-là, que ça va devenir... ça va demeurer autant concurrentiel. Surtout pas qu'on passe de trois gros joueurs à deux gros joueurs, là. On est rendus dans un monde qui est pas mal moins concurrentiel. Alors, rassurez-moi et dites-moi c'est quoi, votre raisonnement, parce que j'ai de la misère à suivre ce que vous nous avez dit.

● *(12 h 50)* ●

Le Président (M. Paradis): Mme Marcotte.

Mme Marcotte (Sonia): Bon, bien, premièrement, je vais expliquer un peu, là, ce qui s'est passé hier dans l'augmentation, le bond subit, là, qui s'est produit. Hier, le prix de l'essence, par exemple à Montréal, se vendait 1,054 $, c'était le prix qu'on voyait. Par contre, les détaillants l'achetaient 1,075 $. Donc, hier, les détaillants vendaient l'essence moins chère qu'ils la payaient, ce qui veut dire que les détaillants vendaient à perte. Et ça, ils vendaient en bas de leur coût d'acquisition, donc ils n'étaient même pas capables de couvrir leurs coûts d'exploitation. Évidemment, c'est invivable. Donc, c'est souvent dans ces situations-là où on voit un bond important. Évidemment, quand ça a augmenté à 1,18 $, là, la marge était beaucoup plus importante. Si on regarde la marge moyenne, hier, entre 1,05 $ et 1,18 $, la marge est passée de moins 0,018 $ à 0,097 $, ce qui fait à peu près une moyenne, là, autour de 0,039 $ pour la journée, hier. Donc, nous... D'ailleurs, on propose une modification législative qui ferait en sorte qu'il y aurait un prix minimum et un prix maximum, et ça n'aurait pas pu monter au-delà de 1,14 $, selon notre proposition. Donc ça, c'est ce qui s'est passé sur le marché de détail. C'est vraiment une situation de détail, parce que les détaillants perdaient de l'argent hier, donc il y a un bond important qui s'est produit.

Pour ce qui est du raffinage, par contre, pour ce qui est du prix à la rampe de chargement, alors là c'est un peu différent. C'est que déjà... c'est sûr que ça fait un concurrent de moins sur la scène, disons, nord-américaine. Parce qu'il faut regarder, c'est nord-américain. Les prix de la raffinerie sont basés sur l'importation, donc c'est basé sur ce qui se passe à New York, c'est basé sur les prix de New York. Donc, qu'il y ait un concurrent de moins, ce n'est pas bon pour la concurrence en général nord-américaine, mais ça ne devrait pas avoir d'impact nécessairement à Montréal, puisque les prix sont déjà basés sur l'importation et vont continuer d'être basés sur l'importation. D'ailleurs, il devrait y avoir plus d'importation. Donc, comme les prix sont basés sur l'importation, comme M. Garcin l'a expliqué tout à l'heure, plus le coût de transport, plus le coût d'entreposage, c'est déjà moins cher. Si on n'avait pas d'importations maritimes, ce serait plus élevé de 0,025 $. Avec l'importation maritime, on a déjà les meilleurs prix, si on regarde ce qui se passe en Ontario, dans les Prairies, où la possibilité d'importation n'est pas là, la possibilité d'importation maritime, les prix à la raffinerie sont plus élevés qu'au Québec. Alors, on pense que ça va continuer comme ça, que ça devrait être mieux au Québec, puisqu'il y a déjà de l'importation, et ça va continuer.

Le Président (M. Paradis): Oui, M. le député de Rousseau, une dernière intervention.

M. Marceau: Une dernière?

Le Président (M. Paradis): Ça déborde déjà un peu.

M. Marceau: O.K., bon, je...

Le Président (M. Paradis): À moins que le député de Beauce-Nord m'indique qu'il n'a pas de questions.

M. Grondin: J'aurais une petite question.

Le Président (M. Paradis): Il aurait une petite question. On sait c'est quoi, vos... Ça va, allez-y, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Bien, premièrement, donc, parce que... puisque vous êtes favorable à l'établissement d'un prix plafond, c'est que donc vous reconnaissez qu'il y a des problèmes, d'une certaine façon. C'est une reconnaissance, en tout cas, de ce que ça ne fonctionne pas de façon impeccable présentement. Est-ce que c'est correct d'interpréter les choses comme ça?

Mme Marcotte (Sonia): Bien, c'est le marché de détail. C'est vraiment...

M. Marceau: Oui.

Mme Marcotte (Sonia): ...ou ça descend trop bas. Et là on se retrouve avec une marge moyenne qui est intéressante, au Québec. Mais, avec ce prix-là, cette modification-là, on éviterait les bonds intéressants, la marge moyenne resterait probablement semblable, et c'est une des meilleures marges au Canada.

M. Marceau: Mais l'important... ce que... là où je voulais vous amener, c'est qu'il y a... on parle d'entreprises qui sont intégrées verticalement, là. Shell, là, est présent à toutes les étapes, hein, dans la production, on parle de l'extraction de pétrole jusqu'à la vente dans les stations-services du Québec, là. Quand vous avez un acteur qui est intégré qui disparaît ou, en tout cas, qui change de façon importante son comportement, ça peut avoir un impact à la pompe pour tout le monde. Je veux dire, il peut y avoir un impact non seulement au niveau où les choses changent, c'est-à-dire au niveau de la raffinerie dans ce cas-ci, mais il peut y avoir des impacts en amont puis en aval. En tout cas, dans ce cas-ci, pas en aval, c'est-à-dire pas dans... pardon, pas dans l'extraction, mais certainement du côté de la vente. Moi, je peux vous dire que, pour avoir examiné plusieurs autre marchés, pas nécessairement celui de l'essence, ce genre de situation là peut se produire. Vous enlevez un joueur, hein, qui est au milieu de la chaîne, et puis ça a des impacts sur les prix aux consommateurs. Moi, j'ai de la misère, encore une fois, à suivre ce que vous avez dit, là. Je comprends que l'importation joue un rôle important, mais il demeure que la présence de Shell, qui vendait à plein de distributeurs, avait un impact aussi sur les prix à la pompe. Enfin, moi...

Le Président (M. Paradis): Mme Marcotte.

Mme Marcotte (Sonia): Je ne vois pas...

M. Harnois (Serge): Mais c'est sûr que, si vous enlevez un joueur majeur d'un marché, les prix ne baisseront pas. On ne se le cachera pas, c'est certain. Vous diminuez l'offre puis vous laissez la demande; vous êtes économiste, c'est facile à savoir. Sauf que, dans votre analyse, qui selon moi cloche un peu, vous dites: Il y avait trois joueurs, on tombe à deux... il n'y a pas trois joueurs, il y en a... on est sur une planète mondiale, là, puis le produit, il vient de l'Europe, il vient d'Amérique du Sud, il vient d'un peu partout. Vous enlevez, oui, un raffineur à Montréal, mais le produit, présentement il vient d'un peu partout à travers le monde puis il y a déjà une marge nécessaire pour faire vivre un importateur aujourd'hui. Si le fait que le raffineur part fait monter les prix, la marge d'importation va monter encore; il va y avoir d'autres importateurs qui vont rentrer dans le marché, puis le jeu de la concurrence va se faire, puis les prix d'importation vont baisser. On est sur un marché mondial.

Oui, ça peut avoir un impact, le fait que, si la moitié des raffineries à travers le monde ferment demain matin puis que l'offre diminue, oui, les prix vont monter, mais ce n'est pas au Québec qu'on va contrôler ça. Oui, c'est une goutte dans l'océan du monde qui vient de baisser d'offre; ça ne fera pas baisser les prix; ça peut peut-être les faire monter d'un centième de cent, on ne le sait pas, mais ça n'a pas un impact demain matin, parce qu'on peut importer facilement de n'importe où à travers le monde. Ça, c'est sur le prix de gros, ça.

Le Président (M. Paradis): O.K. M. le député de Beauce-Nord, à ce moment-ci.

M. Marceau: Oui, en tout cas. Je veux juste finir, juste faire... parce que, là, on m'a dit que ça clochait. Je veux juste finir, un mot pour dire que ça dépend. Ce que vous dites a un sens si l'ensemble des importateurs indépendants comme vous se comportent de manière concurrentielle. Il y a un gros si là-dedans, c'est tout. Mais je comprends... Avant de dire que ça cloche, il faut... vous faites des hypothèses sur la façon dont se comporte la... ce qu'on appelle la frange concurrentielle de... secteur, qui sont quand même importantes, c'est-à-dire que tout le monde se comporte de façon concurrentielle, qu'il n'y a pas aucune violation aux règles de la concurrence. Et on sait que, dans le passé, ça n'a pas toujours été le cas. Voilà!

Le Président (M. Paradis): Ça va? M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, je vais vous poser deux, trois petites questions parce que je sais que M. le président ne me repassera pas la parole.

Le Président (M. Paradis): Vous jouissez d'un traitement équitable, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Oui? O.K. Je voudrais savoir, moi, la raffinerie Shell, on s'est fait dire hier que c'était elle qui fournissait le gaz pour les avions. Je veux savoir, le raffinage, que Shell s'en aille, le raffinage fait à l'extérieur, c'est sûrement... on en a parlé hier un peu, est-ce que c'est à cause que les coûts de raffinage à l'extérieur du Québec coûtent moins cher qu'au Québec, à cause peut-être de nos règles du jeu?

Et troisième petite question, c'est qu'on parle beaucoup de nombre de bateaux qu'on va avoir sur le fleuve. Les gens qui ont passé avant vous, là, de la ville de Montréal, nous parlent à l'heure actuelle qu'il y a à peu près, en tout cas si je suis les... il y a 65 %, 66 % du pétrole qui vient de l'Algérie, l'autre, des mers du Nord, 60 %; alors, on tombe à peu près à 88 %, à l'heure actuelle, du pétrole qui vient de l'extérieur. Alors, ils arrivent par bateau aussi.

Comment, pour à peu près juste le petit pourcentage qui reste, comment est-ce qu'on peut compter qu'il va y avoir 340 bateaux de plus sur le fleuve?

Le Président (M. Paradis): M. Harnois.

M. Harnois (Serge): Bien, c'est ce qui passait dans le pipeline qui était... qui va être raffiné chez Shell qui aujourd'hui va arriver par bateau, c'est la seule différence.

M. Grondin: Oui, mais, monsieur, le pipeline, il ne va pas en Afrique, il ne va pas en Amérique du Nord, il ne va pas au Royaume-Uni.

M. Harnois (Serge): On parle, sur le fleuve Saint-Laurent, là.

Le Président (M. Paradis): Ça va, M. le député de Beauce-Nord, ça répond à la question? Ça va. À ce moment-ci, du côté ministériel, Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Bonjour. Merci de votre mémoire. Moi, j'essaie... bon, on vient de réaliser qu'on fait partie d'un marché mondial, on vient de réaliser qu'il y a des changements qui se font, puis on en a vécu beaucoup dans un autre univers qui n'est pas le pétrole, où finalement on s'aperçoit qu'une centralisation est... de plus en plus, au niveau mondial, on essaie de couper les frais et de centraliser nos opérations.

Hier, on nous disait qu'il y avait eu des offres faites pour l'achat de Shell, pour éviter le démantèlement. Pour avoir suivi de près la commission mais dans un autre univers que ma présence ici, je n'ai pas, jusqu'à date, pu voir d'offres concrètes, je n'ai pas pu... oui, il y en a un qui est revenu assez souvent dans le décor, un nom qui nous est revenu assez souvent, mais, dans le fond, ça semblait beaucoup des intentions. Et Shell s'est dit: Bon, bien, on a eu des intentions, mais c'est resté à l'étape intentions et ça n'a pas été plus loin que ça. On sait qu'aux États-Unis il y a une station Ultramar qui est à vendre depuis deux ans, et ils n'ont eu aucune demande, aucun acheteur qui s'est présenté. Ça fait que la situation de Shell n'est pas différente de ce qui se passe ailleurs quand une compagnie décide de fermer une raffinerie.

J'entendais tantôt la collègue de l'opposition qui parlait des difficultés que courrait Suncor...

Une voix: ...

● *(13 heures)* ●

Mme L'Écuyer: ...que pourrait, que pourrait avoir Suncor: augmentation des prix, difficultés au niveau de, bon, de l'approvisionnement, ou des choses comme ça. J'aimerais ça, M. Garcin, vous qui êtes dans l'importation, être capable de nous dire pourquoi... et là, on n'a rien qui supporte ça, là, que Suncor pourrait avoir ces difficultés-là. Peut-être dans un avenir plus loin, peut-être... mais j'aimerais ça que vous nous parliez un peu, là: Pourquoi Suncor pourrait avoir de ces difficultés-là qui feraient que soit qu'on aille vers une augmentation des prix, soit qu'on aille vers une diminution de la disponibilité en essence. J'essaye de comprendre, là. Vous savez qu'à la fin on va avoir à remettre... soumettre un rapport, mais j'aimerais ça, là, si vous étiez capable de m'expliquer pourquoi, en se projetant un petit peu plus loin, que Suncor pourrait vivre l'ensemble des problématiques que vient de décrire ma collègue d'en face.

Le Président (M. Paradis): M. Garcin.

M. Garcin (Garry): Merci. Je pense que les commentaires sont faits, surtout concernant le pipeline puis le partage des coûts de pipeline entre Portland et Montréal, où les raffineries de Montréal s'approvisionnent avec le brut. Parce que Ultramar reçoit tout le brut par navire à Québec. Mais, le pipeline qui... maintenant, il y a deux lignes: il y a une qui rentre le brut. Il y a une ligne de 18 pouces, selon moi, puis une autre de 24 pouces. Puis là, il y a un tube qui est en train d'être fait pour savoir si la ligne de 18 pouces peut être convertie pour importer les produits finis à Montréal.

Maintenant, est-ce que Suncor éventuellement sera obligé d'absorber eux-mêmes tout le coût opérationnel puis tout l'inventaire de brut qui est dans le Portland Pipeline? Il faut demander au propriétaire du Portland Pipeline. Puis, selon moi, les trois propriétaires sont Imperial Oil, Shell et Suncor. Donc, est-ce que... je ne sais pas quelle entente qu'il y a entre les actionnaires. Est-ce que juste l'utilisateur est obligé d'assumer tous les coûts? Je ne sais pas. Je ne sais pas comment ça fonctionne. Mais je pense que les commentaires qui sont faits ou des soucis envers l'avenir de Suncor est basé surtout avec les coûts que Suncor seul doit être obligé de supporter avec la pipeline de Portland à Montréal.

Mme L'Écuyer: Merci.

Le Président (M. Paradis): Mme la députée de Pontiac, ça va?

Mme L'Écuyer: Oui ça va, merci.

Le Président (M. Paradis): M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, il reste une minute...

M. Bernard: Merci.

Le Président (M. Paradis): ...si vous voulez l'utiliser à bon escient...

M. Bernard: Oui, très vite, très vite. Dernière question: la ministre a récemment annoncé la volonté du gouvernement de Québec d'utiliser moins de pétrole, s'en aller plus vers le gaz naturel, entre autres du côté... en remplacement du mazout. Le Parti québécois, l'autre côté, veut devenir indépendant du pétrole d'ici 15 à 20 ans. À ce moment-là, dans un contexte comme ça, on va vraiment avoir des surcapacités de raffinage au Québec, et quel pourrait être l'impact pour des gens comme vous?

Le Président (M. Paradis): M. Blouin.

M. Blouin (René): Écoutez, je pense que vous nous demandez presque d'être des devins, là... On le dit dans notre mémoire, ce sont des choses qui vont se produire très graduellement. On verra au fur et à mesure ce qui va arriver. Mais de nous demander de faire des prévisions de cette nature-là, c'est nous faire honneur, je vous remercie de la confiance que vous nous faites, mais on ne peut pas aller jusque là.

Le Président (M. Paradis): Ça va? Je tiens à remercier l'Association québécoise des indépendants du pétrole, Mme Marcotte et son équipe, vous remercier. Je suspends les travaux à ce moment-ci jusqu'à 15 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 13 h 4)

(Reprise à 15 h 8)

Le Président (M. Paradis): Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet, ça va?

M. Morin: Très bien, mon cher président.

Le Président (M. Paradis): Très bien. La commission reprend donc ses travaux. J'ai constaté le quorum, et nous continuons les auditions publiques sur le mandat d'initiative concernant la sécurité des approvisionnements en produits pétroliers. Et le prochain groupe, ou ministère, que nous entendons est le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. M. Michel Rousseau, sous-ministre adjoint à l'analyse et à l'expertise régionales et au Centre de contrôle environnemental du Québec, est parmi nous. Veuillez nous présenter les gens qui vous accompagnent et présenter votre mémoire.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)

M. Rousseau (Michel): Très bien, M. le Président. Je suis accompagné de M. Pierre Robert, qui est directeur régional de l'analyse et de l'expertise pour les régions de Montréal, Laval, Laurentides et Lanaudière, et, à ma gauche, M. André Antoine, qui est ingénieur à la même direction régionale et chargé de projet, notamment dans le dossier de Shell.

M. le Président, Mmes et MM. les députés, il me fait plaisir de venir vous entretenir au sujet des impacts environnementaux et les autorisations environnementales qui sont applicables à la transformation des installations de Shell et aussi discuter avec vous des exigences en ce qui a trait à la décontamination des sols.

En commençant, si vous permettez, je vous rappelle brièvement la mission du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, qui est d'assurer la protection de l'environnement et la conservation de la biodiversité pour améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens.

● *(15 h 10)* ●

Par exemple, le ministère exerce ses activités dans des domaines comme la prévention ou la réduction de la contamination de l'eau, de l'air, du sol, la lutte contre les changements climatiques, le suivi de la qualité de l'eau potable, la conservation de la biodiversité ou encore la gestion des matières résiduelles, juste à titre d'exemple.

En tant que sous-ministre adjoint responsable des opérations régionales et des directions régionales, je supervise les activités qui ont lieu au niveau des directions régionales. Il est important de mentionner qu'il y a deux composantes principales au niveau de nos bureaux régionaux: la Direction générale de l'analyse et de l'expertise, qui est chargée de veiller à l'application de la loi par l'émission des autorisations ou des plans de réhabilitation lorsqu'il est question des sols contaminés, et le Centre de contrôle environnemental du Québec, qui est, si on veut, l'outil terrain du ministère, c'est-à-dire les inspecteurs, les enquêteurs et les gens qui font les interventions d'urgence.

Dans le cas précis qui nous concerne, au niveau du dossier de Shell, vous mentionner que, le 14 avril dernier, Shell a déposé au ministère du Développement durable, Environnement et Parcs un plan de cessation d'activités pour le secteur de la raffinerie et les installations de Shell à Montréal-Est. Dans ce plan de cessation qui nous a été remis par Shell, il est prévu essentiellement deux choses: la fermeture et le démantèlement de la raffinerie de même que l'utilisation de certains réservoirs existants pour l'entreposage de produits pétroliers. Vous comprendrez que, suite à la réception de ce plan de cessation, le ministère a entamé des discussions avec les représentants de Shell pour partager les exigences en ce qui a trait aux dispositions législatives applicables et à l'ensemble des travaux qui pourraient être effectués. Le rôle du ministère dans le cadre d'un projet comme celui-ci, bien, évidemment, c'est de veiller à l'application puis au respect des lois et règlements qui sont concernés, dans ce cas-ci en lien avec la cessation des activités, mais aussi en lien avec les modifications qui doivent être apportées aux différents équipements d'entreposage de produits pétroliers.

Sans faire un survol complet, peut-être vous donner les principales lois et les règlements qui s'appliquent. Évidemment, la Loi sur la qualité de l'environnement, qui encadre les exigences en ce qui a trait aux autorisations environnementales pour les installations d'entreposage, qui concerne aussi les systèmes de traitement des eaux usées, et qui présente aussi des exigences pour la décontamination des sols. Le Règlement sur les effluents liquides des raffineries de pétrole s'applique bien sûr aux raffineries. Dans ce cas-ci, comme la raffinerie a cessé ses activités il y a de cela environ une semaine, le règlement trouve moins d'application, évidemment. Au niveau de la qualité de l'atmosphère, on a un règlement sur la qualité de l'atmosphère. Mais, dans ce cas-ci, il est important de préciser que, comme on est sur le territoire de la Communauté métropolitaine, c'est eux qui ont la responsabilité de délivrer les permis en ce qui concerne les contaminants atmosphériques.

Deux autres règlements qui sont interpellés: le Règlement sur les matières dangereuses, en ce qui concerne les obligations reliées à la décontamination des équipements qui pourraient être contaminés par des produits pétroliers ou encore à la disposition de ces résidus-là, de même que le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, en ce qui concerne bien sûr la décontamination des sols.

Je vais... Bon. Je vous parle des lois et règlements applicables; si vous permettez, je vais vous présenter plus précisément ce qui s'applique pour la fermeture de la raffinerie et ensuite ce qui concerne les modifications apportées aux équipements d'entreposage.

En ce qui concerne la fermeture de la raffinerie, les exigences environnementales du ministère reliées à la cessation des activités de raffinage visent deux éléments principalement: la décontamination des équipements et des bâtiments — comme je vous disais tout à l'heure, en vertu du Règlement sur les matières dangereuses, l'article 13, pour être précis — et la décontamination des sols. On reviendra plus loin, je vous préciserai, mais les deux dispositions dont je viens de vous parler ne s'appliquent pas pour le secteur qui sera utilisé pour poursuivre l'entreposage des produits pétroliers. On reviendra plus loin, j'expliquerai aussi la nuance à ce sujet-là.

En ce qui a trait précisément à la décontamination des sols, l'article 31.51 de la Loi sur la qualité de l'environnement exige que Shell procède à une étude de caractérisation des terrains six mois après la cessation des activités. Donc, le temps a commencé, là, à ce niveau-là, donc le délai a commencé à s'écouler. Dans le cadre du présent dossier, une étude de caractérisation de phase 1, qu'on appelle, doit donc nous être présentée dans ce délai de six mois. Sans aller dans le détail, rappelons qu'une étude de caractérisation de phase 1 vise surtout à évaluer quelles étaient les principales activités susceptibles d'amener les contaminants, cibler les

secteurs qui peuvent être contaminés, de même que déterminer le type de contamination qu'il pourrait y avoir. Vous comprendrez que, sur un site comme une raffinerie, on devra aller aussi au niveau d'une caractérisation de phase 2, qui là va nécessiter une caractérisation beaucoup plus exhaustive des sols, de l'eau souterraine, et tout ça selon une grille d'échantillonnage, là, qui respecte évidemment les règles de l'art en la matière.

Au terme de ces caractérisations-là, nous allons être en mesure de connaître le niveau de contamination des sols, de l'eau souterraine de même que l'hydrogéologie de l'ensemble du terrain. Suite à cette caractérisation-là, bien Shell devra bien sûr déposer un plan de réhabilitation, qu'on appelle, pour procéder aux travaux de décontamination à la fois des sols et des eaux contaminées, le cas échéant. Tous ces travaux-là, Shell doit s'assurer qu'ils sont effectués, c'est-à-dire, par des experts accrédités par le ministère, donc le secteur de décontamination des sols fait l'objet d'accréditations au niveau des experts, et bien sûr les rapports qui s'ensuivent.

En ce qui concerne précisément les modifications qui doivent être apportées aux équipements d'entreposage de produits pétroliers pour la poursuite de ses activités d'entreposage, au niveau de la décontamination des sols, il faut se questionner par rapport à l'application de l'article 31.53 de la loi, qui prévoit qu'une caractérisation peut être... doit être effectuée lorsqu'il y a changement d'usage d'un terrain. Et, s'il y a une contamination, évidemment, il faut décontaminer les terrains.

L'interprétation du ministère, et validée aussi avec nos procureurs, est à l'effet que cette exigence-là de 31.53 en lien avec le changement d'usage ne s'applique pas pour le secteur où va se poursuivre l'entreposage des produits pétroliers. La raison est simple: Shell entrepose déjà depuis plusieurs dizaines d'années des produits pétroliers. Ses activités vont se poursuivre. Donc, l'article 31.53 ne s'applique pas. Ce qu'il est important de mentionner à ce sujet-là, c'est que le ministère va, malgré la non-application de ces articles-là pour le secteur qui va être utilisé pour l'entreposage, le ministère va demander quand même une caractérisation environnementale dans ce secteur-là qu'on appelle le secteur du futur terminal pétrolier.

En fonction de la nature puis de l'ampleur de la contamination qui va être détectée suite à cette caractérisation-là, le ministère va exiger soit une décontamination ou fort probablement, tout dépendant, encore une fois, de la contamination, des mesures de confinement pour s'assurer — et ça, c'est bien important — que la partie du terrain qui va servir pour l'entreposage des produits pétroliers ne vienne pas contaminer le terrain voisin de l'ancienne raffinerie qui, lui, aura été décontaminé. Donc, cette exigence-là de caractérisation et de mesures de confinement va s'appliquer à la section où va se poursuivre l'entreposage des produits pétroliers.

Au niveau des autorisations qui devront être données... donc, je vous ai parlé de la décontamination des sols pour la section de l'entreposage, au niveau des autorisations, l'activité, en soi, d'entreposage des produits pétroliers pour cette section-là n'aura pas à faire l'objet d'une autorisation pour exercer l'activité, car elle est déjà présente. Toutefois, des autorisations devront être données pour toutes modifications qui vont être apportées aux installations qui peuvent avoir un impact... susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement, là, en vertu particulièrement de l'article 22 de la loi. Déjà, un certificat d'autorisation a été délivré à Shell le 20 septembre 2010 pour l'installation d'une station de pompe sous pression, les pompes qui sont destinées à acheminer le pétrole raffiné à partir de bateaux vers les réservoirs sur le site de Shell.

Actuellement, deux demandes de certificats d'autorisation ont été déposées à nos bureaux: une première reçue le 9 septembre 2010, et une deuxième, le 8 octobre 2010. En ce qui concerne la première demande, elle concerne la modification des équipements d'entreposage existants. L'analyse du dossier est débutée mais n'est pas complétée. Les principaux éléments qu'on va regarder dans le cadre de l'analyse de ce projet... sans être exhaustif, les principaux éléments sont: l'étanchéité des surfaces, la présence d'équipements de détection des fuites sur les réservoirs, la tuyauterie, les équipements de mesure de niveau, toujours sous les réservoirs, des critères reliés au bruit.

En ce qui concerne la seconde demande, qui a été reçue la semaine dernière, le 8 octobre précisément, elle vise des travaux aussi de modernisation des installations existantes. C'est une demande dont l'analyse n'est pas débutée encore. Alors, c'est difficile pour moi de vous en parler plus en détail. Mais je peux vous dire, au-delà des éléments que je vous ai mentionnés tout à l'heure, qu'on va regarder, il y a aussi toute la question du traitement des eaux, des eaux de surface, des eaux contaminées qu'il peut y avoir sur un tel site.

Je termine — je pense qu'il me reste quelques minutes — en vous disant que... je vous ai parlé des permis. Il y a aussi, rappelons-nous, les gens qui font de l'intervention de contrôle dans les directions régionales. Donc, bien sûr, les raffineries font l'objet d'un contrôle très, très rigoureux de la part du ministère. Au moins 12 fois par année, on fait le suivi des raffineries; cette approche de contrôle là va continuer chez Shell notamment pour suivre les travaux qui pourraient être reliés à la décontamination des sols et aussi pour les activités qui pourraient se poursuivre au niveau d'entreposage des produits pétroliers, tout ça en lien avec les autorisations qu'on aura délivrées, donc finalement s'assurer que Shell respectera les engagements et tous les tenants et aboutissants qu'on aura mis dans nos autorisations.

Alors, en conclusion, bien, simplement vous rappeler que la Loi sur la qualité de l'environnement permet au ministère de faire un suivi et un contrôle des raffineries et des installations d'entreposage de produits pétroliers en ce qui concerne la contamination de l'eau, de l'air et des sols. Soyez assurez que le ministère va appliquer rigoureusement ces lois et ces règlements tant pour l'analyse des projets, leur suivi et leur contrôle que lors des travaux qui sont reliés à la cessation des activités. Je vous remercie de votre attention, et ça nous fera plaisir de répondre à vos questions.

● *(15 h 20)* ●

Le Président (M. Paradis): Merci, M. Rousseau. Dans un premier temps, du côté ministériel, M. l'adjoint parlementaire et député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

M. Bernard: Merci. Merci, M. le Président. Bonjour, M. Rousseau. Bonjour, messieurs. Merci d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer ici, en commission parlementaire, sur cet important dossier là. On va parler aujourd'hui donc d'un volet qu'on n'avait pas vraiment abordé actuellement, mais toutes les obligations environnementales de Shell, advenant la décision qu'on va prendre.

Moi, la première chose que je voulais savoir de votre part... J'étais quand même surpris de voir que, le

14 avril, déjà un plan de cessation vous avait été fourni, alors qu'il est en même temps en négociation pour la vente; c'est quand même intéressant d'observer ce point-là. Malgré peut-être que, même si tu déposes une demande, tu peux changer d'idée après. La demande est faite, mais c'est quand même intéressant d'observer la chronologie des événements.

Mais la première question que je voudrais voir, advenant... Donc, ils ont annoncé la fermeture... ils ont cessé des opérations la semaine dernière. Du côté du ministère du Développement durable, lorsque... y a-t-il une obligation de temps, de délai pour restaurer le site suite à l'arrêt des opérations, ou la période est indéterminée?

M. Rousseau (Michel): L'article 31.51 et suivants mentionnent — et là j'y vais dans mes mots, puis je pourrai vous lire l'article, là... si on me trouve l'article, je pourrai vous le lire, si vous voulez l'avoir textuellement — mais mentionne que, dans les six mois qui suivent la cessation d'une activité — donc, pour la section raffinerie, les activités ont cessé... je n'ai pas la date exacte, là, mais je crois que c'est la semaine dernière — donc...

Une voix: ...

M. Rousseau (Michel): 7 octobre? Donc, à partir du 7 octobre, six mois plus tard, on doit nous déposer une étude de caractérisation — dans ce cas-là, c'est ce qu'on appelle une première étude de caractérisation de phase I — et, ensuite, il n'y a pas de délai prévu dans la loi, mais ce que la loi dit, c'est qu'on doit procéder par la suite à l'étude de caractérisation de phase II et éventuellement à la décontamination. Et tout ça est en continu. Donc, à partir du moment où on fait l'étude, les seuls délais qui sont acceptés, c'est les délais qui sont propres à la réalisation de ces études-là, les appels d'offres qu'il pourrait y avoir pour des travaux. Évidemment, tout ça prend plusieurs mois parce que ce n'est pas les travaux qui se font rapidement, mais c'est vraiment six mois.

Il y a un élément qu'il est important de mentionner. L'article 31.51 dit que «celui qui cesse définitivement d'exercer une activité industrielle — bon, comme je vous disais — doit procéder dans les six mois ou dans tout délai supplémentaire que le ministre peut lui accorder, aux conditions qu'il fixe, dans l'éventualité d'une reprise d'activité». Donc, le délai de six mois pour fournir l'étude pourrait aller jusqu'à 18 mois, si le ministère... le ministre accepte. Mais, pour ça, il faudrait que Shell, c'est-à-dire le demandeur, nous dise qu'il a l'intention de reprendre les activités, par exemple. Là, à ce moment-là, il faudrait analyser si, oui ou non, on peut donner ce délai-là. Ça s'est déjà fait dans des dossiers, et, à ce moment-là, le six mois devient 18 mois.

Pour le moment, ce qu'on a sur la table, nous, c'est une demande pour cessation d'activités, et le six mois, c'est le délai. Le premier délai qui s'applique, c'est l'étude de caractérisation, six mois, parce que c'est le dossier qu'on a actuellement sur la table.

Le Président (M. Paradis): Si vous permettez à ce moment-ci, comment conciliez-vous les demandes qui rentrent de l'entreprise Shell chez vous avec l'article 15 de la Loi sur les produits pétroliers? Est-ce que vous en faites abstraction et que vous faites partir les délais bien que la ministre des Ressources naturelles n'ait pas rendu sa décision, ou est-ce que vous attendez que la ministre ait rendu sa décision avant d'entreprendre tout ce qui touche le démantèlement?

M. Rousseau (Michel): C'est une excellente question. Rappelons que la loi fixe un seul délai en temps, c'est le six mois pour déposer une étude de caractérisation. Par la suite, le dossier doit progresser pour mener à une décontamination. Et, dans cette appréciation-là du futur délai relié à la décontamination, bien il y a toutes les possibilités et les impossibilités techniques.

Bien sûr, pour décontaminer un site d'une ancienne raffinerie, les règles de l'art veulent que les équipements doivent être enlevés, si on veut faire une décontamination complète et valable. Cependant, il existe des décontaminations qui se font avec des équipements en place dans certains cas. Et, bien sûr, il faut regarder, lorsqu'on... Lorsqu'on serait rendus à cette étape-là, il faudrait regarder, s'il n'y avait pas de permis de donné et pas de démantèlement encore de fait, est-ce qu'il y a des techniques qui permettraient de faire certaines décontaminations avec des équipements sur place. Ça existe. Mais les règles de l'art veulent que, dans un cas comme celui-là, les équipements doivent être enlevés.

Mais rappelons que le seul délai légal, c'est le six mois pour déposer l'étude. Et ensuite, bien il faut que le dossier progresse. Et, à ce moment-là, les délais sont dictés par les impératifs techniques et technologiques. Je ne sais pas si ça répond à votre question, là?

Le Président (M. Paradis): En partie. J'y reviendrai plus tard. M. le député de Rouyn-Noranda.

M. Bernard: Oui. Bien, en fait, dans la question, justement, c'est qu'hier, dans ce contexte-là, plusieurs groupes, certains groupes ont demandé à ce que les installations ne soient pas démantelées et soient mises sous cocon, en espérant, d'une part, soit trouver un futur acquéreur ou éventuellement la possibilité de redémarrer. Donc, on arriverait qu'on ne pourrait pas mettre, selon votre article de loi, mettre les installations en cocon pour une période indéterminée, parce que le loi exigerait, comme vous le disiez, d'ici six mois, un rapport, mais par la suite on procède vers la décontamination des sites.

Le Président (M. Paradis): M. Rousseau.

M. Rousseau (Michel): Bien, je tiens à rappeler là-dessus, quand même, je l'ai mentionné tout à l'heure, je pense que c'est important de le dire: la Loi sur la qualité de l'environnement, jusqu'à un certain point, a prévu ce genre de situation là, dans la mesure où il y a la période de 18 mois qui peut être accordée pour déposer une étude de caractérisation, bien sûr, si le demandeur en fait la demande et a l'intention, je dirais, probante de reprendre les activités ou que quelqu'un d'autre reprenne les activités. C'est la seule condition qui... C'est une condition qui est obligatoire dans la loi.

Donc, il faut qu'il y ait ce... Il faut qu'on nous le demande et qu'on nous dise que c'est dans le but de reprendre les activités. Auquel cas, ça appartient au ministre, évidemment, de donner ou non la prolongation, d'analyser le dossier. Mais ça peut aller à un maximum de 18 mois pour l'étude de caractérisation. Bien sûr, tout ça reporte l'ensemble des travaux de 18 mois... bien, de six mois plus... en fait, d'un an, là, parce qu'au lieu de six mois c'est 18 mois. Alors,

ça, la loi l'a, jusqu'à un certain point, prévu. Pour le reste, bien je pense que ça... Je ne sais pas si... Je vous laisse...

Le Président (M. Paradis): M. le député.

M. Bernard: Une dernière question, vite. Advenant, maintenant, la loi qu'on a au Québec, pollueur-payeur, si Shell vend ses installations à un tiers, est-ce qu'ils sont déchargés de toute responsabilité au niveau environnemental par la suite?

M. Rousseau (Michel): Non. La loi est une loi d'ordre public qui prévoit des obligations, comme vous voyez, de décontamination lorsqu'une activité change d'usage, tout ça. Mais la loi ne permet pas... Je ne sais pas, dans x années, on revient, trouve de la contamination qui origine de tel exploitant à l'époque, la loi n'enlève pas toute cette possibilité-là d'intervenir. Mais évidemment, dans les faits, lorsqu'il y a vente, et tout ça, il y a souvent des ententes entre l'acheteur, le vendeur, sur les responsabilités. Mais la loi a toujours préséance là-dessus.

L'autre affaire, aussi, qu'il faut mentionner par rapport à la décontamination, la décontamination fait l'objet aussi d'un plan de réhabilitation, un plan de réhabilitation qui est approuvé par le ministère. Et, ces plans de réhabilitation là, c'est quand même assez récent dans notre loi. Bien sûr, ça assure que les travaux ont été faits avec l'approbation du ministère. Donc, c'est une certaine caution que c'est bien fait, si on peut dire. Donc, ça, ça permet aussi de donner une certaine garantie aux gens qui font les travaux que c'est conforme aux exigences du ministère.

Le Président (M. Paradis): Dans la même ligne d'intervention, M. le député de Huntingdon.

● *(15 h 30)* ●

M. Billette: Tout à fait. Merci beaucoup. Merci de votre présence. Et je pense que c'est important. On n'aime jamais vous voir, parce qu'on parle de fermetures, quand même, mais je pense que c'est important pour la qualité de l'environnement, et surtout des sols, et la population qui demeure à Montréal-Est. Je voudrais poursuivre un petit peu.

Tantôt, vous avez mentionné qu'il était difficile, éventuellement, là, si l'usine est en place, s'il n'y a pas eu de démantèlement encore, de faire les travaux de réaménagement ou de réhabilitation des sites. Est-ce qu'il est possible toutefois de faire les études de caractérisation des sols, que ce soit un phase I ou un phase II? Est-ce que c'est quelque chose qui est possible? Parce que, si je regarde, on parle de six mois pour faire la phase I, selon l'article 31.51, et, la phase II, vous n'avez pas de délai qui est prescrit dans la loi. Mais est-ce que, si on dit: on garde en cocon, comme des hypothèses qui ont été avancées, l'usine ou la raffinerie en place, est-ce qu'il est possible quand même de procéder aux études de caractérisation?

M. Rousseau (Michel): Je vous dirais là-dessus... je vais vous donner l'exemple, je vais commencer à vous parler de la section où il va avoir de l'entreposage de produits pétroliers. Je vous ai mentionné que, pour cette section-là, même si, à notre avis, la loi ne l'oblige pas, on va demander quand même une caractérisation, et ils peuvent le faire avec les équipements en place, c'est faisable, en vue d'avoir des mesures de confinement pour ne pas que ça déborde sur le terrain. Donc, dans cet esprit-là, oui, ça se fait. Bien sûr, les plans de caractérisation, les guides qui ont rapport à la caractérisation, lorsqu'on fait ça, selon l'expression, selon les règles de l'art, dans un plan comme celui-là, avec toute la tuyauterie, tout ce qu'il peut y avoir, c'est évident qu'une caractérisation de phase II c'est beaucoup plus efficace lorsqu'il n'y a plus d'équipement, il n'y a plus rien.

Maintenant, si ça s'avérait qu'il y avait encore des équipements puis qu'on est rendu à faire une caractérisation de phase II, bien Shell devrait, avec les experts accrédités, nous présenter un plan de caractérisation qui tient compte de ça, de quelque chose qui est acceptable, puis à ce moment-là il faudrait regarder la praticabilité ou l'impraticabilité technologique de le faire. Mais il faut que la caractérisation soit représentative, c'est ça, l'idée. Et, pour être représentative, bien, avec ou sans équipements, il faut que les experts... ça va être définitivement plus difficile pour un expert accrédité de faire un plan de caractérisation avec tous les équipements sur place, ça, c'est clair. Mais ce serait à eux d'évaluer la praticabilité, si c'est faisable, mais ça se fait dans certains cas. Et, peut-être, je pourrais rajouter...

Le Président (M. Paradis): Il vous reste du temps, j'essaie juste...

M. Billette: Au niveau de l'expérience passée, également, je sais qu'il y a eu la fermeture de plusieurs, que ce soit Esso, Pétromont, il y en a eu quelques-unes qui ont fermé, on parle de délai de six mois, selon l'article 31.51, et, pour les autres délais, il n'y a pas de règle établie, à ce moment-là, sur un échéancier. Selon votre expérience au niveau des raffineries, ça prend combien de temps? Le cas d'Esso, je pense que c'est quand même récent qu'il y ait décontamination. Est-ce que c'est une période qui peut s'échelonner sur 10 ans, un an, deux ans? Selon l'expérience passée des entreprises, ça prend combien de temps, le processus complet?

M. Rousseau (Michel): C'est difficile, honnêtement, de répondre à ça parce que, bon, chaque cas est particulier, là. Mais c'est bien clair qu'on a l'hiver, au Québec et, quand arrive l'hiver, faire les caractérisations, tout ça, souvent ce n'est pas le meilleur moment. Ça dépend beaucoup dans quel moment dans l'année on va arriver, par rapport aux caractérisations. Des fois, les travaux de caractérisation, c'est plusieurs mois, mettons... disons, six mois, si on veut se donner un nombre de grandeur. Mais, si on arrive à entreprendre ces travaux-là au début de l'hiver, bien, woup! on vient de rajouter quatre mois, donc déjà on rallonge le délai.

Et ensuite, la décontamination, ça peut s'échelonner sur plusieurs années, si jamais il y a du traitement à faire sur place. Si tout peut s'enlever puis être excavé, c'est le temps que les camions viennent, mais généralement il y a du traitement sur place. Donc, ça peut s'échelonner sur plusieurs années. C'est très difficile, honnêtement, de vous donner un délai puis ce serait... ce ne serait pas habile de ma part de le faire, dans un dossier pour lequel actuellement on n'a pas d'études de caractérisation, là. Tout ce qu'on a, c'est un plan avec des orientations, là, que Shell nous a données, ce qu'ils comptent faire. Et, nous, on a transmis nos exigences, mais on est loin, là... M. Antoine, qui est notre spécialiste, n'a rien en main actuellement pour pouvoir dire combien de temps ça peut prendre. Même si je me retourne, je lui pose la question, c'est ce qu'il va me dire.

M. Billette: Vous avez mentionné à la fin, lors de votre dernière réponse, vous avez parlé du plan de réhabilitation. Dans l'échéancier qui est fixé, vous avez parlé des différentes étapes, que ce soit l'article... la phase I, la phase II, la décontamination, l'appel d'offres, tout. Vous avez parlé du plan de réhabilitation. Où se situe l'obligation de déposer un plan de réhabilitation? Est-ce que c'est après la caractérisation du terrain, des sols, de l'eau? À quel endroit ça se situe?

M. Rousseau (Michel): Dès que la caractérisation de phase II va être faite, avec une connaissance complète de la caractérisation, la localisation des contaminants, la nature, l'ampleur de la contamination, à ce moment-là, ils doivent travailler, et souvent avec des consultants, tout ça, pour définir quelle va être la stratégie de décontamination. Une fois que la stratégie est établie, ils nous font une demande. Donc, tout ça suit la caractérisation, effectivement.

Et il faut peut-être mentionner... je trouve que c'est peut-être important de le mentionner, c'est peut-être un élément que j'ai passé rapidement, mais, quand je vous disais que, pour la partie où serait situé le terminal, on va s'assurer que la contamination ne peut pas migrer vers la partie de raffinerie, donc vous comprendrez que c'est les mesures... dans tout le scénario de décontamination, il faudra s'assurer que ces mesures-là sont en place avant de finir la décontamination de la raffinerie, pour ne pas se recontaminer, là. Donc, tout ça va nécessiter d'être bien coordonné, là.

M. Billette: Exactement. Vous parlez de coordination, je pense que c'est important, parce que, dans mon esprit, vous nous parlez maintenant des mesures pour empêcher la contamination de l'autre partie, parce que c'est deux parties, tu as le terminal et l'usine, des terrains qui seront revitalisés éventuellement, s'il y a démantèlement de l'usine, bien sûr, et vous me dites qu'il y a une demande qui a été déposée le 8 octobre pour les équipements existants, et vous nous dites: C'est dur à prévoir, tant et aussi longtemps qu'on n'a pas la phase I et la phase II de terminées de la partie raffinerie. Comment, au niveau... ça prend beaucoup de coordination pour savoir comment on va faire pour donner un permis, à ce moment-là, pour la modernisation des équipements existants, qui sont l'entreposage, sans savoir qu'ils vont faire une phase I également pour l'obtenir, sans savoir les problématiques ou empêcher que ce terrain-là se recontamine éventuellement, là.

M. Rousseau (Michel): Bien, il faut rappeler que, lorsqu'on donne un permis ou un certificat d'autorisation, à la demande, dans ce cas-ci, de Shell, c'est pour encadrer comment pourrait se faire une activité, quelles seraient les mesures de prises, etc., tout ça peut se faire sans que ça se réalise le lendemain matin, aussi. Donc, c'est eux qui... mais l'émission du permis vise à encadrer une activité qui pourrait avoir lieu. Donc, le fait d'autoriser des modifications aux installations, tout ça, n'empêche... n'a pas de lien directement, si on veut, avec les travaux de décontamination, un n'empêche pas l'autre.

Cependant, il faut s'assurer, je reviens avec ça, que les mesures de confinement par rapport à ces sections-là, qu'on va être en mesure de les installer toujours avant la décontamination. C'est ça qu'il faut coordonner. Mais, pour ce qui est de l'autorisation de modification des équipements, la pompe qu'on a autorisée à la fin septembre, à ma connaissance, elle n'est pas utilisée actuellement, mais, la journée qu'ils veulent l'utiliser, bien elle va être conforme à nos exigences. Donc, c'est... Nous, on répond à la demande. S'il y a une demande d'autorisation qui est faite, on l'analyse, on l'accepte, ou on la refuse, ou on la fait modifier. C'est le principe de nos autorisations.

M. Billette: Je pense que c'est très important, parce qu'on parle ici de sécurité d'approvisionnement en mazout, qu'il y a un terminal qui est là, puis aucune loi n'empêche de dire: Vous ne pouvez plus vous servir, et là on passe en rupture de stock, à ce moment-là. Je ne sais pas si vous comprenez mon point, où c'est très important, je pense, que dire: l'usine est arrêtée depuis maintenant une semaine, dire: On ne pourra pas interposer, des choses comme ça. Ça fait que c'était juste pour m'assurer de ça, ma question. C'est beau, M. le Président.

Le Président (M. Paradis): Ça va pour le moment? À ce moment-ci, je reconnaîtrais, du côté de l'opposition officielle, Mme la whip.

Mme Léger: Merci, députée de Pointe-aux-Trembles.

Le Président (M. Paradis): Aussi.

Mme Léger: Là, j'ai beaucoup de questions. Le 14 avril, Shell nous a déposé un plan d'orientation, a donné ses grandes orientations, tout en incluant un démantèlement, sachant qu'un comité restreint, dans le fond, de recherche d'acheteur, sachant qu'il n'y a pas le permis de démantèlement. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Rousseau (Michel): Oui.

Mme Léger: O.K. Je trouve qu'il y a beaucoup de certificats en demande présentement, un qui a été autorisé, qui a été autorisé, sans avoir le permis de démantèlement. Vous avez répondu un peu tout à l'heure au collègue; je trouve ça un peu, excusez-moi, absurde. Vous allez me dire que ça ne l'est peut-être pas, là, vous allez me l'expliquer. Comment on peut, sachant qu'évidemment Shell est dans son processus, lui, de démantèlement puis de transformer en terminal, il a ça dans sa tête... Il ne veut pas vendre, c'est qu'il est venu nous dire presque, hier, il y a ça. Quand on suit le raisonnement, si c'est possible de le suivre, le raisonnement de Shell, on est dans ça. Alors, il a fait ses demandes conformes, parce qu'il nous a dit hier qu'il suivait la loi, puis etc., bon. Donc, ils font leur demande. Mais, en même temps, la ministre n'a pas donné de permis de démantèlement. Comment... comment... Est-ce que vous vous parlez?

M. Rousseau (Michel): Oui.

Mme Léger: O.K.

M. Rousseau (Michel): Mais la... je vais répondre à votre question bien simplement. Shell, comme tout le monde, a l'obligation légale de nous aviser, en vertu de l'article 13 du règlement sur les matières dangereuses, au moins 30 jours avant de cesser une activité. Donc, ont cessé l'activité la semaine dernière, ça veut dire qu'au moins 30 jours avant de cesser ils avaient l'obligation légale de nous aviser qu'ils vont cesser, parce qu'il y a des équipements

qui ont contenu des matières dangereuses qui vont devoir être décontaminés. Donc, ça peut être avant 30 jours. Dans ce cas-ci, ils ont respecté effectivement le 30 jours en nous informant au mois d'avril, et ils nous ont donné cet avis-là à l'effet qu'ils avaient l'intention de cesser, et, nous, à ce moment-là, on travaille avec eux sur — c'est très administratif, ce que je vous raconte là — on travaille avec eux sur la demande qui est faite, et on va s'assurer que, si, un jour, tout ça se fait selon le plan qu'ils nous ont déposé, ça va être fait selon les normes.

On ne l'oblige pas à respecter son plan, puis, si la raffinerie repart demain matin, bien on va travailler à contrôler une raffinerie avec nos inspecteurs puis on va appliquer les lois qui s'appliquent à une raffinerie. On n'est pas dans la... on ne fait pas dans... évaluer si, oui ou non, ce qu'ils nous présentent, c'est justifié ou pas. C'est vraiment plus au niveau des exigences. Et c'est très clair dans ce cas-là qu'ils devaient nous aviser 30 jours avant.

Le lien avec le démantèlement, il y en a un, et c'est bien clair. Oui, il y a des discussions avec le MRNF, mais on doit aussi appliquer nos exigences. Dans ce cas-là, ne pas avoir appliqué le préavis, Shell aurait été en défaut, et on aurait pu le poursuivre pour ça.

● *(15 h 40)* ●

Mme Léger: O.K. Mais, en même temps, si vous... si on ne procède pas, je veux dire, si on ne démantèle pas, si le permis n'est pas donné, de démantèlement, par le ministre des Ressources, si on trouve un acheteur puis si on ne vend pas, là, si on vend, mais on a un acheteur, je veux dire, on n'a pas commencé la décontamination, là. On n'a pas... Les certificats sont nuls, là, pour le moment, là.

Alors, si vous commencez à procéder, puis que l'inverse arrive, puis que... Alors, je comprends la difficulté d'arrimer tout ça puis les collègues l'ont expliqué. Je comprends que, «by the book», vous devez avoir tant de jours, les choses doivent se faire telles quelles, mais on est tous conscients de l'impact du dossier puis qu'il y a comme un peu d'arrimage qu'il faut faire. Ça fait que ça, c'est votre... ça vous appartient.

Mais, la transformation, là, actuellement, parce que le permis de transformation qu'on a à avoir en terminal... parce que, de raffinerie à terminal, ce n'est plus la même chose. Parce qu'actuellement la raffinerie Shell a ses certificats puis permis en fonction d'opérer une raffinerie. Là, s'il y a un changement d'usage, d'être un terminal, ce n'est pas la même affaire, là. Vous en convenez. Alors, est-ce que ça constitue un changement d'usage, de raffinerie à terminal?

M. Rousseau (Michel): O.K. J'ai cru comprendre qu'il y avait deux questions. Je vais répondre à la première, concernant le lien avec le MRNF. Je veux juste vous rappeler, lorsqu'on donne des autorisations, on a une phrase clé à la fin de chacune de nos autorisations. J'en ai un exemple ici, là, à l'effet qu'un certificat d'autorisation qui est donné ne dispense pas le titulaire d'obtenir toute autre autorisation requise par toute loi ou règlement. Ça va de soi, mais, dans ce cas-là, ça s'applique, là. Ce n'est pas parce qu'on donnerait une autorisation pour modifier un réservoir, pour faire de la... pour l'entreposage des produits pétroliers, que l'article 15 ne s'applique plus, là, au niveau du MRNF.

À votre...

Le Président (M. Paradis): Peut-être une précision là-dessus. Quand vous ouvrez un dossier pour un citoyen, vous demandez que la municipalité émette un certificat du secrétaire-trésorier comme de quoi que c'est conforme à l'ensemble des lois, etc. Ça, c'est pour le citoyen ordinaire que ça s'applique.

Mais, quand on arrive dans le cas d'une pétrolière, comme tel, on ne demande pas un certificat comme de quoi que toutes les autres lois, que les autres ministères sont... c'est conforme, là? Parce que le déclencheur dans notre cas, ça semble être le ministre des Ressources naturelles. Tant que le ministre des Ressources naturelles n'a pas rendu de décision, il ne peut y avoir de démolition, là.

M. Rousseau (Michel): O.K. Là, j'ai deux questions.

Le Président (M. Paradis): Oui.

M. Rousseau (Michel): D'abord, le certificat de la municipalité, c'est une exigence dans le règlement sur l'application de la loi. Ça fait partie des documents qui doivent être déposés. C'est un document qui est nécessaire, mais il n'y a pas d'obligation légale à avoir un document d'autres ministères. Ça, c'est important de le mentionner.

Si vous permettez, je vais répondre à l'autre partie de la question, puis je reviens à la vôtre, là, sur le changement d'usage, puis ça va aider. Donc, Mme la députée demandait si, pour nous, si on convenait que de partir d'une raffinerie à un terminal, c'était un changement d'usage. Ce que j'ai mentionné tout à l'heure, la section où serait situé le terminal, où se fait de l'entreposage de produits pétroliers... et, aussi longtemps que c'est des produits pétroliers, selon la définition de la Loi sur les produits pétroliers, ce n'est pas un changement d'usage, parce que l'activité d'entreposage de produits pétroliers se poursuit. Ça, la loi est très claire là-dessus...

Mme Léger: Pourquoi vous dites «section»? Il n'y a pas de section, là. C'est toute la... l'installation de la raffinerie, c'est tout un tout?

M. Rousseau (Michel): Non. Je recommence. Pour la partie... les réservoirs qui vont encore être utilisés pour faire de l'entreposage de produits pétroliers, les réservoirs qui vont être encore utilisés, sont des réservoirs pour lesquels l'usage est le même, c'est-à-dire entreposer des produits pétroliers. Donc, dans ces sections de réservoirs là ou, en tout cas, pour ces réservoirs-là, les terrains qui sont autour de ces réservoirs-là n'ont pas à être décontaminés, au sens de 31.53 de la loi. Cependant, je vous rappelle qu'on va demander, pour ces secteurs-là, d'avoir une caractérisation puis de s'assurer que la contamination ne va pas migrer.

Là, M. le Président, vous avez posé une question, puis je vous avoue, là, j'ai... je veux juste être sûr, parce que...

Le Président (M. Paradis): Non, non. Ça va. Moi, je suis très à l'aise de la répéter. Tout ce que vous nous dites, là, et c'est complémentaire à ce que Mme la députée de Pointe-aux-Trembles vous demande, vous prenez pour acquis, autrement dit, que la ministre des Ressources naturelles va émettre le certificat de démolition et vous avez entrepris des travaux comme si elle l'avait émis. Moi, c'est ça que j'aimerais que vous m'expliquiez. Si ce n'est pas ça, dites-moi que je suis dans les patates, ça ne me dérange pas.

M. Rousseau (Michel): O.K. Non, on ne prend pour acquis qu'il va y avoir un permis émis par la ministre.

Évidemment, c'est — et elle l'a dit hier — c'est elle qui va prendre cette décision-là, ça lui revient, puis je suis convaincu qu'elle va prendre la bonne décision. Les autorisations qu'on donne... Et démêlons deux choses, là, pour être bien clair. Il y a toute la partie décontamination qui est reliée à la cessation des activités et il y a toutes les autorisations qu'on donne pour poursuivre les activités d'entreposage de produits pétroliers, qui nécessitent des modifications, l'ajout d'une pompe, on a autorisé. Ça, on peut donner ces autorisations-là sans aucun problème avec le démantèlement. On est dans la section où il va continuer d'avoir de l'entreposage.

Pour la section décontamination, la loi prévoit qu'il y a six mois pour fournir la caractérisation. Si effectivement il y avait ce que vous avez appelé hier la mise en cocon, ou quelque chose du genre, en vue d'une reprise, la loi prévoit qu'on peut étirer à 18 mois les travaux de caractérisation. Donc, partant de là, on n'est pas encore en train d'exiger le démantèlement. Pour une caractérisation de phase II, je vous l'ai dit tout à l'heure, généralement c'est quand c'est démantelé qu'on fait ça. Mais on peut caractériser avec des équipements en place. Et là ça demande aux experts accrédités, qui vont sûrement coûter plus cher, de travailler plus fort pour faire un plan de caractérisation qui a de l'allure.

Donc, on est rendus assez loin dans le temps, où on n'a pas encore démantelé rien, là. Donc...

Le Président (M. Paradis): C'est que vous ne démarrez pas la phase II tant et aussi longtemps que la ministre des Ressources naturelles n'aura pas...

M. Rousseau (Michel): Il est bien clair qu'il va devoir y avoir un arrimage. Mme la députée l'a mentionné. C'est sûr que les ministères doivent se parler à ce sujet-là. Et je vous rappelle les exigences de la loi. Il y a quand même dans la loi des choses qui sont prévues pour des projets qui ne doivent pas être décontaminés tout de suite. Le 18 mois n'est pas là pour rien. Ça existe.

Le Président (M. Paradis): Ça va. Mme la députée de Pointe-aux-Trembles.

Mme Léger: La procédure de caractérisation, là... Là, vous parlez de phase I et phase II, mais, dans la partie de caractérisation, on ne peut pas... la procédure de caractérisation telle quelle n'est pas un tout? Vous pouvez faire une procédure de caractérisation en deux temps, en trois temps?

M. Rousseau (Michel): Dans un dossier comme une raffinerie, c'est nécessaire d'avoir ces deux phases-là. L'ampleur de la contamination appréhendée, là, on peut s'attendre à trouver de la contamination sur une usine comme celle-là. Et, les règles de l'art, c'est toujours comme ça que ça se passe. Parfois, il peut y avoir... tout ça peut se faire plus rapidement lorsqu'on parle de, je ne sais pas, moi, d'une station-service où on doit réhabiliter, etc. Mais, au niveau des deux phases de caractérisation, c'est classique d'une contamination qu'on peut retrouver sous des raffineries ou des usines de plus grande ampleur.

Mme Léger: Donc, la raffinerie Shell peut se transformer en terminal puis avoir le certificat d'autorisation, la partie qui était anciennement raffinerie et l'autre partie qui devient un terminal, ça peut être deux secteurs différents.

M. Rousseau (Michel): Qu'est-ce que vous voulez dire par «deux secteurs différents»?

Le Président (M. Paradis): Mme la députée.

Mme Léger: Là, il y a eu un certificat d'autorisation qui a déjà été donné. C'était pour quoi, ce certificat? C'était pourquoi, ça?

M. Rousseau (Michel): Il y a un certificat qui a été donné pour l'ajout d'une pompe au quai — c'est au quai qu'on a autorisé? — l'ajout d'une pompe au quai pour permettre éventuellement d'acheminer les produits pétroliers vers le terminal. C'est ça qui est autorisé actuellement.

Mme Léger: Et les deux autres sont pour où sont les installations, les deux autres demandes.

M. Rousseau (Michel): Concement des modifications sur les installations. Une, reçue dans le mois de septembre, que l'analyse a débuté, puis l'autre, comme je vous disais, reçue la semaine dernière, pour laquelle on n'a pas encore débuté l'analyse mais qui concerne aussi... On a regardé rapidement. Il manque des documents, il y a des choses à... On peut voir qu'ils vont avoir du travail à faire aussi au niveau de cette demande-là. Et cette demande-là concerne aussi les modifications à des équipements et va concerner aussi éventuellement le traitement des eaux usées. Parce qu'il faut s'assurer, même si ce n'est pas du raffinage comme tel, c'est des activités qui peuvent avoir des problématiques au niveau du ruissellement des eaux, donc s'assurer que ces eaux-là vont être bien traitées. Comme le règlement qui s'appliquait aux raffineries n'a plus de force compte tenu qu'il n'y a plus de raffinage, bien on va l'encadrer dans une autorisation. Éventuellement, c'est ça.

Le Président (M. Paradis): Bien, c'est à dire que j'aime mieux équilibrer le temps. S'il y a d'autres questions du côté de l'opposition, il reste du temps du côté ministériel. M. le vice-président.

M. Pinard: Juste vérifier quelque chose. Au mois d'avril, ils vous ont déjà annoncé: fermeture probable. Donc, pour eux, ils étaient conformes, à ce moment-là, avec la Loi sur l'environnement. C'est ça? C'est ça que j'ai compris tout à l'heure.

● *(15 h 50)* ●

M. Rousseau (Michel): La loi dit que c'est 30 jours.

M. Pinard: Oui, c'est ça. Mais, 30 jours, ce n'est pas une... 30 jours après, hein? Donc là, ils ont six mois pour déposer la caractérisation des sols à partir du moment où ils cessent la production et non pas à partir du moment de l'avis?

Une voix: Tout à fait.

M. Pinard: Bon. Donc, ils ont cessé, par exemple, là, le 1er octobre. Ça veut dire qu'ils ont six mois, normalement, pour déposer. La loi prévoit qu'il ne peut pas y avoir un changement d'usage, hein, c'est ça que vous nous avez dit tout à l'heure.

M. Rousseau (Michel): Oui.

M. Pinard: Le fait que la compagnie raffinait et que le produit fini allait dans les gros réservoirs, là, ça,

c'était l'accessoire lié au principal, le principal étant la raffinerie, l'accessoire étant le récipient. La journée où le principal vient de mettre la clé dans la porte, l'accessoire, lui, ne peut plus vivre parce que le principal a cessé son existence.

Comment, à ce moment-là, acceptez-vous que c'est le même usage, si le principal devient un navire qui s'installe dans le fleuve, bien entendu, et qu'il pompe dans le réservoir? J'aimerais ça, là, que vous m'expliquiez ça. Parce que, moi, dans ma petite tête, là, je vois le principal, qui est la raffinerie, qui, lui, fait son travail, raffine, prend le produit et le dirige dans un récipient. Que le récipient soit un petit ou un gros gallon, c'est un récipient. Là, on ferme la raffinerie, on ferme ce qui permet de remplir le récipient.

Une voix: ...

M. Pinard: La mission principale. Tout à l'heure, je parlais d'accessoire vis-à-vis le principal. Et là on dit: Bon, bien, écoute, on ne change pas l'usage. Bien là, je vous écoute depuis tout à l'heure, M. Rousseau, là, puis là je me dis: Bon, là, maintenant, c'est un bateau qui va arriver, qui va utiliser la pompe que vous allez permettre, qui est probablement déjà permis, qui est probablement déjà installée, hein, et, avec cette pompe-là, on passe par-dessus le principal qui est la raffinerie, et là on va verser ça dans le gros récipient. Écoutez, le principal, à ce moment-là, n'est plus la raffinerie. Le principal devient le navire, le bateau, le pétrolier. Expliquez-moi donc, à ce moment-là, de quelle manière que vous êtes en mesure de me définir que c'est exactement le même usage.

Le Président (M. Paradis): M. Rousseau.

M. Rousseau (Michel): Très bien. En fait, oui, Shell exerce des activités de... exerçait, je dois dire, des activités de raffinage, mais exerce aussi des activités de, et là je vais utiliser les termes qui sont les mêmes termes utilisés dans notre réglementation, de «grossiste distributeur de produits pétroliers». Déjà, chez Shell, il y a des produits qui arrivent par bateau qui sont acheminés au réservoir. C'est une activité qui a déjà cours chez Shell. Donc, qu'une soit principale par rapport à l'autre, ce qui est important c'est, selon notre réglementation, et c'est une application stricte de la réglementation qu'on fait, une interprétation stricte et vérifiée, l'activité qui a... qui... qu'on appelle ici l'activité de terminal, est une activité qui a déjà lieu. Donc, les réservoirs sont déjà utilisés pour l'entreposage de produits pétroliers. Il y a effectivement des activités de raffinage qui avaient lieu, mais il y avait aussi cette activité-là. Le rôle de grossiste distributeur existait déjà, et, dans ce contexte-là, il n'y a pas de changement d'usage pour les réservoirs, qui vont continuer à entreposer des produits pétroliers dans un contexte de grossiste distributeur.

Le Président (M. Paradis): Dernière intervention.

M. Pinard: Ah, un petit accessoire.

Le Président (M. Paradis): Prenez...

M. Pinard: Excusez, une petite complémentaire.

Le Président (M. Paradis): Prenez-le sur le temps du député de Beauce-Nord.

M. Pinard: Écoutez, je ne suis pas de... de Shawinigan-Est... de Montréal-Est, je suis de Shawinigan-Est. Il y en a plusieurs, récipients, chez Shell?

Une voix: ...

M. Pinard: Les réservoirs. Excusez-moi! Les réservoirs. Combien, à peu près?

M. Rousseau (Michel): Une cinquantaine.

M. Pinard: Une cinquantaine. Là-dessus, il y en a combien qui étaient reliés directement...

Une voix: ...

M. Pinard: Combien?

Une voix: ...

M. Pinard: 124. Excusez-moi, M. Rousseau, là. Madame, elle, est de Montréal-Est.

M. Rousseau (Michel): ...demeurer, les 50.

M. Pinard: Bon. Sur les 124, il y en a combien qui étaient rattachés directement à la raffinerie, et combien de ces réservoirs-là sont rattachés directement au port, là...

Une voix: ...

M. Pinard: ...au quai? Oui, c'est ça, au quai? Parce que... Je continue mon raisonnement, que je ne trouve pas bête, là. On a passé une grosse semaine, mais pas si mal! Mais je me dis: sur les 124, supposons, par exemple, là — parce qu'on sait qu'il n'y a presque pas de barils qui proviennent de... hein, presque pas, la plupart, c'est tout raffiné à Montréal... Supposons qu'il y en aurait le trois quarts qui sont directement branchés sur la raffinerie, qu'il y en a seulement 25 % qui sont branchés sur le quai, vous allez convenir avec moi que... J'aimerais ça, moi, là, avoir une petite opinion juridique là-dessus.

M. Rousseau (Michel): Je vais...

M. Pinard: Ce n'est pas parce que je suis avocat, là, je m'éloigne d'eux autres.

Des voix: ...

M. Pinard: On pose des questions, nous autres. Non, mais, sérieusement, là, parce que je pense qu'on arrive, là, dans le... comme on l'appelle, le «crunch», là.

M. Rousseau (Michel): Oui, oui, et...

M. Pinard: Hein? Combien qu'il y en a, sur 124, qui sont branchés sur la raffinerie puis combien qu'il y en a qui sont branchés sur le port?

M. Rousseau (Michel): J'ai... Je vais vous dire, je n'ai pas la donnée actuellement par rapport à votre question, là, c'est quelque chose qu'on peut vérifier puis revenir auprès de la commission. Mais ce qui est important dans ça...

Et je vous le dis en toute transparence, l'interprétation qui a été faite des lois et des règlements dans ça, là, a été faite à la manière la plus objective possible avec nos procureurs. C'est une activité qu'on regarde.

De la façon dont c'est prévu dans la réglementation, est-ce que, oui ou non, ils faisaient les activités? Est-ce que c'est les... les réservoirs avec des produits de même nature pour lesquels il y avait déjà de l'entreposage? Donc, c'est le cas, il y avait déjà de l'entreposage qui était fait de produits pétroliers, l'activité de grossiste distributeur existait déjà. Elle va être beaucoup plus importante, évidemment, dans le projet qu'on nous parle, qu'elle l'était par rapport à la raffinerie, c'est clair. Mais la portée réglementaire de ça fait en sorte que ce n'est pas un changement d'usage, au sens de notre réglementation.

M. Pinard: ...est-ce que ces récipients-là étaient classés... Est-ce que ces récipients-là étaient classés à la fois en raffinage et...

M. Rousseau (Michel): Ce n'est pas les récipients, ça, c'est les activités.

M. Pinard: Oui.

M. Rousseau (Michel): De la façon dont la réglementation est faite, est-ce que, oui ou non, il y avait une activité de raffinage? Oui. Puis, est-ce que, oui ou non, il y avait une activité d'entreposage de produits pétroliers de type grossiste distribution? Oui.

M. Pinard: Alors, écoutez, vous pouvez toujours vérifier, mais, nous, on a le... on a déjà l'information: 90 % des réservoirs sont reliés à l'activité de raffinage.

M. Rousseau (Michel): Ça a du sens.

M. Pinard: Ça a du sens, hein?

M. Rousseau (Michel): Ça a du sens comme proportion, considérant qu'il y avait une raffinerie là puis que maintenant il va y avoir autre chose...

M. Pinard: Alors...

M. Rousseau (Michel): ...puis je vous rappelle que c'est important de...

M. Pinard: Alors là, vous êtes en train de me dire: Demain... Vous, vous êtes en train de me dire, M. Rousseau, qu'il y a 90 % des récipients qui changent d'usage.

M. Rousseau (Michel): Ce que je vous dis, si vous permettez, M. le Président...

Le Président (M. Paradis): Oui, allez-y.

M. Rousseau (Michel): ...les réservoirs, il n'y a pas de changement d'usage, parce que... Et c'est la loi et le règlement qui le disent aussi clairement que ça: il y a encore de l'entreposage de produits pétroliers dans ces réservoirs-là, et il n'y a pas de changement d'usage, au sens de notre réglementation, l'interprétation qui en est faite et qui est appliquée dans ce cas-là.

M. Pinard: Je tiens également à vous dire qu'il y a 50 % des avocats qui gagnent leur cause. Ils sont toujours deux, hein...

M. Rousseau (Michel): Je n'ai pas de statistiques là-dessus.

M. Pinard: ...un devant l'autre. Voilà.

Le Président (M. Paradis): Bon. Mais celle qui nous intéresse est chez les notaires. Ça va. Pour le moment, je passerais la parole à M. le...

Une voix: ...

Le Président (M. Paradis): Une dernière...

Une voix: ...

Le Président (M. Paradis): Il y a... Vous avez dépassé. Mais, compte tenu de l'importance du sujet, moi, ça ne me fait rien, si j'ai le consentement. Mais je suis obligé de le répartir équitablement. Si vous en prenez plus, je suis obligé d'en donner plus du côté ministériel.

M. Pinard: ...

Le Président (M. Paradis): Non, non, non, mais c'est parce que... Normalement, on a une entente. Quand même, je tente, là, de l'appliquer le plus correctement possible. En toute équité, là, pour le moment... Je viens de le perdre, là. Mais on avait dépassé, et j'ai laissé dépasser parce que vous étiez dans un échange, comme tel.

● *(16 heures)* ●

Mme Léger: ...de notre côté?

Le Président (M. Paradis): Oui, oui, oui, c'est fait.

Mme Léger: Oui, d'accord. O.K.

Le Président (M. Paradis): J'avais pris la précaution. Oui, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, sur ce dossier-là, on se rend compte, puis c'est bien dommage, que... moi, je pense ça puis je ne suis pas le seul, c'est qu'une industrie semblable va aller s'installer ailleurs faire des produits que les mesures, souvent, environnementales sont plus légères, ça coûte moins cher à produire, et après ça ils nous amènent les produits raffinés ici, au Québec. Je pense que, Shell, c'est ça qu'il est en train de faire, il va s'installer où ça coûte moins cher, où ils sont moins surveillés, parce qu'ici on a des mesures plus strictes, puis c'est correct qu'on ait des mesures de même, on ne devrait pas s'empoisonner, personne.

Là, présentement, moi, j'aimerais ça savoir, mettons, demain matin, là, Shell, ils trouvent un acheteur. Qui est responsable de la décontamination des sols chez Shell? Est-ce qu'ils peuvent le transférer au nouvel acquéreur? Est-ce qu'ils sont obligés de décontaminer les sols de la raffinerie? Puis, quelles sont les mesures environnementales face au transport maritime? Le transport maritime, est-ce que le ministère de l'Environnement a une vue là-dessus? Est-ce qu'il contrôle les arrivées, les bateaux?

Le Président (M. Paradis): M. Rousseau.

M. Rousseau (Michel): Alors, à la première question, en ce qui concerne, éventuellement, s'il y avait un acheteur, dans un exemple, au niveau de la raffinerie, les exigences sont, lorsqu'il y a une cessation d'activité... si l'activité se poursuit, bien le nouvel acquéreur va devoir décontaminer. Si, un jour, à son tour il cesse les activités, la loi est faite dans ce sens-là. Donc, la décontamination ne serait pas demandée dans la période entre les deux, là. Exemple, la semaine prochaine, il y a un nouvel acheteur qui redémarre ça dans un mois, il n'y aura pas de décontamination de faite puis l'usine va continuer à exploiter comme ça se faisait avant.

Concernant le transport maritime, évidemment on comprend que ça peut être une préoccupation. Et je dois vous dire là-dessus: Toutes les exigences reliées au transport maritime sont beaucoup plus d'ordre... relèvent beaucoup de l'ordre du gouvernement fédéral. Donc, il n'y a pas, comme tel, d'autorisation ou de regard qui est porté par nous à savoir s'il y a plus de bateaux, est-ce qu'il y a plus de risques, et tout ça. Dans le cadre de nos certificats d'autorisation, ce n'est pas des exigences qui sont demandées.

Cependant, c'est bien important de... notre rôle au niveau du transport maritime est important lorsque malheureusement il peut y avoir... il y a des déversements. On en a eu cette année, récemment, dans le secteur Sainte-Catherine, dans le coin des écluses, là, où on est intervenus, et à ce moment-là on n'intervient pas seuls, évidemment avec la Garde côtière canadienne, Environnement Canada, tous les fédéraux sont là, et, nous, on intervient particulièrement pour la protection des berges. Dans le cas que je vous donne, Sainte-Catherine, on a passé quelques semaines là pour s'assurer que toute la décontamination des berges soit adéquate, alors qu'Environnement Canada et Garde côtière s'assuraient qu'au niveau du fleuve il n'y avait pas de problématique, donc gardaient l'écluse fermée, tout ça.

Donc, notre rôle est très important lorsqu'il y a des déversements, des urgences. Évidemment, on ne fait pas ça seuls, là, si jamais on a à intervenir en cas d'urgence, on a des firmes spécialisées, comme SIMEC, je pense, vous en avez parlé, si je me trompe pas, hier, qui interviennent aussi. Mais, en ce qui concerne les autorisations par rapport au transport maritime, chez nous, il n'y a pas de... le regard n'est pas posé là-dessus, c'est plus au niveau du gouvernement fédéral.

Le Président (M. Paradis): Ça va?

M. Grondin: Est-ce qu'on peut savoir...

Le Président (M. Paradis): Une dernière.

M. Grondin: Comment ça peut coûter, décontaminer un sol comme la raffinerie?

M. Rousseau (Michel): O.K. Bien, écoutez, je vais... d'abord, je ne ferai pas une réponse plate en vous disant que je ne peux pas vous répondre parce que je n'ai pas de caractérisation, mais c'est la réalité, là. Je veux dire, avant d'évaluer les coûts de décontamination, il faut connaître la caractérisation, l'ampleur. Mais, si on regarde des cas semblables ailleurs d'industries du même genre, ça peut aller rapidement à quelques centaines de millions, c'est bien sûr. Mais là vous me permettrez, M. le député, de ne pas être plus précis, parce qu'on a n'a évidemment pas les études, puis je ne pense pas que personne peut répondre précisément à cette question-là, mais c'est quelques centaines de millions, assurément.

Le Président (M. Paradis): Ça va? Oui, M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

M. Bernard: Oui, merci, M. le Président. Juste pour bien clarifier, là, pour les gens qui nous écoutent, faire la distinction entre l'obligation de la ministre des Ressources naturelles concernant le démantèlement et l'obligation auprès du ministère du Développement durable. La loi, comme vous avez très bien expliqué, c'est que, le moment que les activités, les opérations cessent, la compagnie, elle a six mois pour donner l'étude de caractérisation de phase I. Par la suite, elle va passer à la caractérisation de phase II. Vous disiez que rien n'empêche de faire l'étude de caractérisation de phase II, même si les installations sont encore là et ne sont pas démantelées. C'est de la logistique différente. Mais, si j'ai bien compris, souvent, habituellement, il serait démantelé, puis il serait plus facile de faire la phase de caractérisation de phase II. Toutefois, vous avez bien dit, rien ne l'empêche de le faire, même si les installations sont là.

Donc, au final, puis ça, c'est si la compagnie le demande... Ce n'est pas un tiers qui peut demander d'avoir un délai supplémentaire. Il faut que ça soit la compagnie qui le demande. Et finalement, toutefois, au final, un jour, la ministre des Ressources naturelles, elle devra donner son accord, oui ou non, au démantèlement. Mais, si on suit les étapes, on pourrait aller phase I, phase II, et, un jour, il va falloir que la ministre donne l'autorisation pour compléter le plan de réhabilitation ou non. Essentiellement c'est ça. Est-ce que c'est...

M. Rousseau (Michel): Tout à fait. En fait, vous comprendrez qu'au niveau de la praticabilité technique décontaminer des sols avec des installations de raffinerie en place, ça peut être pas mal compliqué, même s'il y a des traitements in situ qui existent. Caractériser, c'est compliqué, mais c'est moins compliqué que décontaminer. Donc, dans la hiérarchie, mais dans tous les cas, bien sûr, ça travaille mieux quand il n'y a plus rien, là, au niveau technique.

Mais c'est sûr que la caractérisation, on peut penser que techniquement il y a un... un bon consultant peut arriver à un plan de caractérisation qui serait acceptable. Au niveau de la décontamination, c'est autre chose.

M. Bernard: Le point pour lequel j'ai fait ça, c'est parce que précédemment l'opposition disait qu'il y aurait fallu que le MDDEP attende l'autorisation de la ministre pour procéder aux phases I et II. Alors, c'est pour ça que c'est deux processus complètement distincts, puis c'est important de refaire la distinction entre les deux ministères.

Dernière question vitement, rapide: Pour les modifications qu'ils ont fait au quai, Shell, pour permettre de passer en phase terminal, vous avez eu des autorisations à donner également là-dessus?

M. Rousseau (Michel): Ça a été fait... ça a été autorisé... la date exacte, le 20 septembre 2010. L'autorisation exacte, c'est l'installation et exploitation d'une station de pompage. Ça, ça a été fait...

M. Bernard: Et au niveau du quai, transbordement, et puis tout ça, y avait-il des modifications et des autorisations à obtenir?

M. Rousseau (Michel): Non, ce qui a été donné actuellement, c'est au niveau de l'installation des équipements de pompage, et il y a les autres demandes en cours, comme je vous disais, là, deux demandes qui nous ont été déposées.

M. Bernard: C'est beau.

Le Président (M. Paradis): D'autres interventions? D'autres interventions, c'est correct? O.K., ça va. À ce moment-ci, je tiendrais à remercier M. Rousseau, les gens qui l'accompagnent. Vous avez donné un éclairage à la commission qui va permettre d'en arriver à de meilleures décisions. Merci beaucoup de votre disponibilité.

On suspend pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 8)

(Reprise à 16 h 10)

Le Président (M. Paradis): À ce moment-ci, la commission reprend ses travaux, et nous entendrons comme prochain intervenant un représentant de la Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski, M. Guy Emmanuel. M. Emmanuel.

Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski

M. Guy (Emmanuel): Oui, bonjour, M. le Président. C'est Emmanuel Guy, Guy, le nom de famille.

Le Président (M. Paradis): Ah! Ça va.

M. Guy (Emmanuel): Voilà. Donc, je me présente devant vous. Probablement à la différence de plusieurs des autres intervenants, je n'ai pas intervenu... ou je n'ai pas été impliqué directement dans le dossier avant ce jour, donc c'est vraiment à la demande des membres de la commission que je suis ici. Je précise aussi tout de suite que je n'ai pas eu accès à aucune des données ou des informations du plan d'approvisionnement éventuel de Shell, ou autres. Donc, il ne m'est pas possible de faire une analyse de risques fine; je peux, par contre, vous exposer différents enjeux sur les aspects plus typiquement maritimes, bien sûr, qui ne sont pas le mandat strict de la commission mais qui sont indéniablement liés à la question. Donc, voilà.

Donc, je suis essentiellement à l'écoute de vos questions. J'ai quand même préparé quelques notes. Si vous voulez, je peux commencer par ça.

Le Président (M. Paradis): Ça va, vous pouvez présenter vos notes.

M. Guy (Emmanuel): Donc, si on considère strictement la dimension transport maritime, là, dans le projet de transformation de la raffinerie de Montréal-Est en terminal, je pense qu'il y a deux grands types de catégories de questions que cela soulève. D'abord, est-ce qu'il y a des raisons de craindre que des problématiques d'origine strictement maritime mettraient en question la fiabilité de l'approvisionnement en produits pétroliers, donc ce qui est, si j'ai bien compris, est précisément le mandat de ce mandat d'initiative? Et ensuite quelque chose qui est un peu externe mais qui est certainement une préoccupation très importante, c'est: Est-ce qu'on a les moyens d'encadrer les risques que l'augmentation du transport de produits pétroliers par le fleuve peut poser? Donc, quelques remarques là-dessus.

Pour ce qui est des premières catégories, premières grandes familles de questions, donc à savoir: Est-ce que les réalités maritimes mettent en péril la fluidité de l'approvisionnement? De façon générale, à partir des dispositions très générales des... voyons, des informations très générales dont je dispose, en fonction du plan, là — donc, je répète, je n'ai pas eu le plan — je penserais qu'il n'y a pas de raisons majeures ou généralisées qui nous permettent de croire qu'il y aurait vraiment un danger ou une mise en danger de la fluidité de l'approvisionnement. Trois raisons principales à cela.

La première raison, c'est sur la capacité de la voie comme telle. Donc, c'est le consensus général au sein des intervenants du transport maritime tant québécois que canadiens, dont l'ensemble du système des Grands Lacs, que ce système, en tant que corridor de transport, n'est pas exploité à son plein potentiel. C'est une prémisse de base de la politique maritime et du transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec. C'est aussi un point de départ très important de... majeure de la porte continentale, corridor de commerce Ontario-Québec auquel nous sommes partie prenante, donc, et qui vise essentiellement à exploiter davantage ce potentiel. Et on a aussi, dans ce consensus-là, un certain nombre d'intervenants, qui sont plus traditionnellement du côté environnemental, sur la base qu'une meilleure répartition, une meilleure exploitation des différents modes de transport permet de réduire certaines externalités des transports de marchandises, notamment les émissions de CO_2, si on fait ça plutôt par transport maritime courte distance plutôt que par camions, par exemple.

Donc, s'il y a des soucis à avoir au niveau de la capacité du système, physique, ce n'est pas tant au niveau de la voie, la voie de navigation, mais bien plus au niveau des terminaux, justement. À titre de point de repère, si on regarde les statistiques publiées par le port de Montréal, le chiffre évoqué de 200 navires supplémentaires, ça représente une hausse d'environ 10 % des escales de navires par rapport aux chiffres de 2009, mais surtout ça représente simplement le retour au niveau de 2007, qui était un niveau d'activité, là, avant la crise. Donc, voilà pour la capacité.

Deuxième catégorie d'arguments pour dire que le risque n'est pas énorme. De façon générale, il est reconnu que le marché de l'affrètement de navires se trouve plus souvent qu'autrement en surplus de navires, donc surplus de l'offre sur la demande. Cela est dû, entre autres, parce qu'il y a normalement plus de profits à réaliser sur la vente et la revente... l'achat et la revente de navires en fonction des cycles du marché plutôt que l'exploitation des navires en fonction... pour produire des services de transport pour les gens qui ont de la marchandise à transporter. Donc, ça veut dire qu'il y a des incitatifs sur le marché pour faire de la spéculation et acheter des navires lorsque la demande est moindre. Donc, ça, ça entraîne un surplus.

La plus grande raison est probablement que la construction navale se fait en grande partie dans des pays en émergence ou des récentes puissances industrielles qui

supportent largement cette industrie et aussi où les constructeurs profitent largement d'un phénomène de taux de change, donc des monnaies dévaluées par rapport à l'étendard, qui est bien sûr, dans le transport maritime et comme dans le commerce international, toujours le dollar américain. Donc, ça fait un levier qui fait aussi qu'on a plus de navires qu'on en a réellement besoin. Et il y a aussi un autre incitatif, c'est qu'il y a quand même beaucoup de développements technologiques dans les navires, sur la taille des navires aussi, la spécialisation des navires, qui font en sorte que bien souvent les armateurs ont des incitatifs à investir dans les nouveaux navires avant que les navires actuels aient atteint leur fin de vie utile. Donc, tout ça mis ensemble fait qu'en général on se retrouve avec plus de navires que strictement nécessaire. Donc, il n'y a pas nécessairement lieu de craindre qu'on n'aurait pas de navires disponibles.

Ensuite, pour ce qui est d'éventuels acheminements de produits raffinés canadiens... entre ports canadiens, donc, bon, on suppose... on parle de produits importés, donc on suppose qu'ils viendront de l'étranger, mais ils pourraient aussi, en théorie, venir de raffineries des Provinces atlantiques, voire vers Sarnia, durant la période de navigation. Donc, lorsque ça se fait à l'intérieur, entre ports canadiens, bien sûr, selon la loi, ça doit se faire sous pavillons canadiens, donc navires enregistrés au Canada. Dans ce marché-là, l'équilibre entre l'offre et la demande est beaucoup plus stable. Par contre, on augmente... on observe quand même une augmentation très majeure, là, dans la dernière décennie, de la capacité des pétroliers canadiens. Il y a une toute récente annonce, là, qui a été confirmée la semaine dernière. Bon, tout ça relève bien sûr du fédéral, comme c'est le cas pour la plupart des éléments en transport maritime, donc au ministère fédéral des Finances qui a levé le tarif douanier d'importation sur des navires construits à l'étranger. Donc, ça, c'est accueilli de façon très positive dans l'industrie maritime, ça facilitera beaucoup l'éventuel achat de nouveaux navires et donc d'augmentation de l'offre si la demande le justifie. Et, de toute façon, même si ça prend peut-être plus de temps à l'offre, à l'intérieur du segment purement canadien, de s'ajuster à la demande, l'Office des transports du Canada a un processus en place qui permet toujours d'utiliser de façon assez rapide, même très rapide, même à l'intérieur de quelques semaines, des navires internationaux lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens disponibles pour effectuer une tâche de transport x. Donc, ça, c'est les trois principaux arguments.

Ensuite de ça, si on regarde les questions soulevées par rapport aux inquiétudes environnementales, il est indéniable qu'il y a des risques qui se posent lorsqu'on parle de transporter des produits pétroliers par navire sur le fleuve. Ce que je voudrais souligner devant vous, c'est qu'on a quand même des lignes de défense bien organisées, et surtout, ces lignes de défense sont multiples. La première ligne de défense, bien sûr, s'applique essentiellement pour les navires sous pavillon canadien; donc, c'est la batterie de normes techniques qui est associée à la Loi canadienne sur la marine marchande. C'est très détaillé, ça couvre tous les aspects des opérations, surtout, ça a été renforcé au cours des dernières années avec l'ajout de nouvelles considérations qu'on ignorait jusqu'à récemment, par exemple l'introduction de nouvelles espèces qui peuvent devenir envahissantes, là, par les eaux de lest de navires, donc tous les nouveaux pans de réglementation qui se sont ajoutés.

Ce qu'il est surtout important de comprendre ici, parce que je pense que l'inquiétude vient surtout du fait que ces produits-là seraient transportés par des navires battant pavillons étrangers, internationaux, c'est qu'on a aussi, par le processus en place, des moyens de contrôler ces navires-là, même s'ils relèvent de compagnies étrangères, et on a le moyen de s'assurer qu'ils suivent des normes techniques tout à fait comparables à nos navires canadiens. Le moyen auquel je fais référence, c'est le processus de contrôle par l'État portuaire, qu'on appelle, dans notre jargon, qui est une mauvaise traduction de «Port State Control», qui fait référence à l'application ou à la vérification du suivi des normes techniques par les pays et les autorités nationales qui reçoivent les navires dans leurs ports, par opposition à l'obligation qui est faite à l'État pavillonnaire, donc l'État où les navires sont enregistrés.

● *(16 h 20)* ●

Donc, par ce système de contrôle par l'État portuaire et le mémorandum de Paris qui l'encadre, on a un système d'information... d'échange d'informations entre tous les pays du bassin atlantique. Et il est possible de faire un suivi très serré des navires qui font des échanges sur le bassin atlantique, d'avoir accès, par exemple, aux derniers... et c'est très public, aussi, hein, vous pouvez avoir ça en ligne, ça prend quelques minutes pour avoir accès à ces rapports-là. Par exemple, on peut voir... si vous voyez aujourd'hui un navire dans le port de Québec, avec son nom, vous êtes capable d'avoir accès aux derniers rapports d'inspection, par exemple, qui auraient été faits par un inspecteur belge qui serait monté à bord et qui aurait vérifié différents standards.

Ce qui est important aussi pour que ce mécanisme-là fonctionne, c'est qu'on a un droit de détention qui est associé à ce mécanisme-là. Donc, si l'inspecteur de Transports Canada considère que les standards ne sont pas rencontrés et que c'est sur un point qui est vraiment majeur, à ce moment-là on a le droit de détenir le navire et de le retenir au quai, et donc de l'empêcher de remplir sa fonction commerciale jusqu'à temps qu'il puisse démontrer qu'il a fait les correctifs nécessaires et qui réponde donc maintenant aux standards.

L'autre ligne de défense très, très importante, c'est le système de pilotage obligatoire. Donc, tous les navires qui se déplacent sur le fleuve Saint-Laurent à... bon, toute la section québécoise et les Grands Lacs aussi, dont à partir des Escoumins vers les Grands Lacs, vont avoir à bord au minimum un pilote. Des fois, c'est deux pilotes à bord, lorsque le risque est jugé plus élevé, par exemple des navires de plus grande taille ou des déplacements durant l'hiver. Et donc ces gens-là sont des spécialistes de la navigation qui sont formés selon nos standards à nous, qui doivent être présents sur tous les bateaux, et qui sont aussi non seulement des spécialistes de la manoeuvre de navires mais aussi des spécialistes des conditions et de la réalité d'une section très précise du port. Donc, si on prend l'exemple du terminal éventuel de Shell, les bateaux qui arriveraient de l'étranger pour aller décharger à Montréal-Est devraient passer par... voir se succéder à bord trois équipes de pilotes. Donc, une première pour la section Escoumins-Québec, Québec—Trois-Rivières et Trois-Rivières—Montréal.

Ils ont aussi la responsabilité de vérifier que les conditions pour réaliser ce passage-là sont réalisées. Donc, étant donné qu'ils sont sur la première ligne, les premiers à monter à bord du navire, s'ils constatent que de façon très évidente le navire pose des dangers pour x raison, ils peuvent

refuser de réaliser le transit. Et à ce moment-là le navire doit aller à l'ancre et pourrait être inspecté avant d'arriver dans les ports.

Ensuite de ça, une autre ligne de défense importante qui a été évoquée indirectement plus tôt, là, devant la commission, c'est l'exigence par la loi canadienne, pour tous les navires qui transportent et qui ont à leur bord des hydrocarbures, de faire la preuve qu'ils sont sous contrat finalement avec une société d'intervention, une société d'intervention qui, elle, a la capacité de répondre à un déversement éventuel, s'ils sont impliqués dans un accident ou une fausse manoeuvre.

Et donc, sur les eaux du Saint-Laurent, c'est la SIMEC, la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada, qui gère ce service-là. Et le contrôle est donc fait par les autorités sur la capacité ou l'applicabilité... la valeur des plans et des équipements de cette compagnie, qui est une compagnie qu'on peut bien contrôler parce qu'elle est basée ici, et c'est elle qui fait, après ça, l'interface avec les navires étrangers.

Finalement, je voudrais aussi ajouter peut-être en complément avec des questions qui ont été posées aux gens du ministre de l'Environnement, qui sont passés juste avant moi: il y a aussi une procédure formelle d'analyse des risques et d'accréditation pour l'opération d'un terminal pétrolier. C'est géré par Transports Canada et ça s'appelle le terminus... le processus, pardon, TERMPOL. Et, dans ça, il y a toute une liste des études et des risques que le promoteur doit fournir pour obtenir une accréditation pour opérer son terminal. Et, dans ça, il y a, chose intéressante, non seulement une analyse de risques pour les opérations au terminal lui-même et un plan d'urgence pour les opérations... pour les risques sur le terminal, mais aussi l'exigence de faire cet exercice-là pour l'ensemble du cheminement... de la route maritime qui va être franchie par le navire, donc de son entrée dans les eaux canadiennes jusqu'à destination et lorsqu'il quittera en sens inverse.

Donc, ça, ce sont les principales lignes de défense au niveau protection environnementale qui existent. Voilà.

Le Président (M. Paradis): Très bien. Merci beaucoup. À ce moment-ci, M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, M. le Président. Bienvenue, M. Guy. C'est... en fait, c'est Emmanuel Guy. Parfait. Et c'est un plaisir de vous recevoir, je pense, c'est toujours intéressant de pouvoir parler de transport. C'est un domaine que j'apprécie beaucoup.

J'aurais quelques questions pour vous, un commentaire... pas un commentaire, mais une réalité. Vous avez fait... Lorsqu'un bateau transporte à l'intérieur des eaux canadiennes, le bateau doit absolument battre pavillon canadien. Est-ce que c'est exact?

M. Guy (Emmanuel): Non. C'est lorsqu'il fait du déplacement de marchandises entre un port canadien et un deuxième port canadien.

M. Billette: Exactement, c'est ça, à l'intérieur des limites territoriales...

M. Guy (Emmanuel): À l'intérieur. Mais il peut passer en eaux canadiennes, bien sûr, sans être un navire canadien. Et il peut venir décharger des... s'il l'a chargé à l'étranger.

M. Billette: O.K. Est-ce qu'on... Question de curiosité: Est-ce qu'on a beaucoup de bateaux pétroliers... Je sais qu'on a beaucoup de laquiers au niveau des grains. Est-ce qu'au niveau pour transporter que ce soit du produit raffiné ou du bitume d'asphalte, des choses comme ça, est-ce qu'on a beaucoup de bateaux canadiens... d'entreprises...

M. Guy (Emmanuel): Vous êtes chanceux! J'ai amené l'information exacte, si vous me donnez une seconde. Selon les chiffres de Statistique Canada, en 2009, il y avait 625 pétroliers.

M. Billette: 625, dont la compagnie Desgagnés, je pense, qui fait partie du groupe qui...

M. Guy (Emmanuel): Oui, Desgagnés en possèdent quelques-uns de ceux-là. Donc, ça, c'est pour l'ensemble du Canada, donc ça comprend aussi les navires qui sont déployés sur la côte est.

M. Billette: O.K. Ça fait qu'une compagnie comme Desgagnés a des bateaux pour faire ça. Les...

M. Guy (Emmanuel): Oui. De mémoire, ils en ont quatre ou cinq, des pétroliers.

M. Billette: Exactement. On est ici sur la sécurité d'approvisionnement des pétroles. Je ne... pas demain matin à cause d'une problématique qui se passe aussi bien en amont qu'en aval du fleuve. Si on regarde en aval, à ce moment-là, c'est souvent le golfe, il peut y avoir des glaces ou un bateau qui est échoué. Puis, si on regarde, vous avez parlé beaucoup de pétroles qui peuvent venir également... de pétrole! de produits raffinés qui peuvent venir également de Sarnia. Mon inquiétude au niveau de Sarnia, c'est qu'il y a beaucoup d'obstacles. On parle des écluses, des nombreuses... que ça soit Kingston, Cornwall, Beauharnois, Saint-Lambert, Sainte-Catherine, deux ponts-levis qui sont à Saint-Louis, à Valleyfield, puis on voit également l'accident qui s'est produit au cours de l'été dans les écluses de Saint-Lambert, à Sainte-Catherine.

Donc, on peut voir qu'il y a un certain danger. On ne souhaite jamais qu'il y ait un accident. Je pense que c'est normal. On l'a vécu dans mon comté, au pont de Saint-Louis, à plusieurs reprises, où le bateau a foncé carrément dans le pont. C'est des accidents qui occasionnent un arrêt obligatoire, à ce moment-là, du trafic maritime. On a également la saison estivale. On ne se fera pas de cachettes, que, question de mécanique également, que la voie maritime est fermée du mois de... mi-décembre jusqu'à la mi-mars. C'est des questionnements que j'ai, la sécurité d'approvisionnement. Est-ce qu'on a des infrastructures le long du parcours, qu'on soit en amont ou en aval, qui permettent qu'il arrive un accident comme ça? Un bateau dit: Oui, je peux aller à tel endroit, faire de l'intermodal et transférer son produit dans des... que ça soit... qu'on les achemine par la suite par train, par navire? Est-ce qu'on a les infrastructures adéquates pour s'assurer quand même d'un certaine approvisionnement des produits... Je sais que McAsphalt, à Valleyfield, le fait déjà avec le bitume d'asphalte qui arrive de Sarnia, mais on ne fait pas d'asphalte l'hiver, là. Ça fait que... tandis que les autos fonctionnent toujours, ou le mazout pour le chauffage, c'est à l'année, là.

● *(16 h 30)* ●

M. Guy (Emmanuel): Oui. J'ai évoqué la possibilité physique, là, que ça vienne par les Grands Lacs, et je serais très surpris que ça soit ça, le plan d'approvisionnement de Shell. Parce qu'évidemment, vous le mentionnez vous-même très bien, ça ne fonctionne pas durant la période d'hiver. Donc, je pense que ça serait seulement qu'en termes complémentaires possiblement qu'on utiliserait cette version-là, là, cette possibilité-là en provenance des Grands Lacs.

La deuxième question que vous soulevez, c'est, s'il y a un problème, un blocage, est-ce qu'on a des infrastructures pour faire du transfert et avoir une route alternative, si on considère, bon... de l'Atlantique vers Montréal. C'est qu'à ce moment-là il faut passer par des installations pétrolières d'autres compagnies, et on parle de, j'imagine, de volumes importants. On a une série d'infrastructures de plus petite taille. Par exemple, bon, d'où je viens, à Rimouski, on a des infrastructures de stockage qu'on utilise, donc des... Justement, vous évoquez Desgagnés. Desgagnés vient livrer des produits raffinés qui sont produits par Ultramar, qui sont livrés à Rimouski par bateau et ensuite redistribués par camion dans les... Et ça, on a une série de ces petites infrastructures là. L'autre alternative, ce sont les infrastructures plus majeures, comme Ultramar. Bien évidemment, j'imagine qu'à très à très court terme ça pose problème pour eux d'accueillir des produits qui ne sont pas les leurs, parce que, bien sûr, ils ont leurs...

Mais, si on regarde l'historique des cas, bien sûr, on n'est jamais à l'abri d'un bris majeur, mais il y a eu des accidents, bien sûr, il y a des risques importants, je ne le nie pas, mais on constate que le système fonctionne quand même relativement, bien parce qu'à chaque fois on a réussi d'abord à contenir les impacts au minimum et aussi à maintenir le... à réduire la période, là, à quelques jours, quelques heures où il y a vraiment un arrêt ou un blocage de la voie.

M. Billette: Une autre question: vous avez évoqué également la nouvelle technologie des bateaux. C'est des nouvelles technologies, mais, je dirais, c'est des bateaux qui grossissent, que ça soient des pétroliers ou des porte-conteneurs, qui ont de plus en plus grande envergure. Des problèmes qu'on a vécus, comme l'été dernier, où il y a des niveaux d'eau qui sont beaucoup plus bas qu'à l'habitude, qu'on a qu'à regarder le lac Saint-Louis, entre autres, qui avait plusieurs pieds en deçà du niveau habituel auquel on retrouvait les étés passés.

Je voudrais savoir, est-ce que ça cause une problématique au niveau du transport maritime? Est-ce que ça peut empêcher plusieurs navires de se rendre à bon port, au sens propre et figuré, et aussi, ils doivent arrêter, à ce moment-là, dans des endroits comme Sept-Îles ou Rimouski où l'eau est plus profonde?

M. Guy (Emmanuel): Le risque que ça pose, c'est d'être obligé de réduire la quantité qui est chargée, et donc, à ce moment-là, ça coûte un petit peu plus cher pour acheminer parce que vous devez avoir recours à plus d'un voyage. Supposons que vous aviez prévu d'avoir 100 000 tonnes ou 50 000 tonnes, vous êtes obligé de réduire de x nombre de tonnes. Mais on ne parle pas nécessairement de risque accru d'échouage ou d'être obligé de stopper, parce qu'on a vécu depuis longtemps cette situation-là, donc on a maintenant des systèmes de prédiction des niveaux d'eau qui sont relativement fiables, sur une période de quelques semaines. Donc, c'est le service hydrographique qui s'occupe de ça. Vous pouvez... Les transporteurs ont accès à des prédictions qui leur permettent de savoir, lorsqu'ils chargent en Europe, par exemple, combien ils peuvent charger de façon sécuritaire sur le fleuve pour être assurés que, quand ils vont arriver, en fonction des niveaux d'eau qu'il y a à cette période-là de l'année, qu'ils seront capables de circuler de façon sécuritaire.

Et je soulignerais que ça varie beaucoup. Donc, par exemple, maintenant, oui, on a vécu un épisode, au mois d'août, où c'était très bas, mais on a eu un... heureusement, pour cet aspect-là, heureusement on a eu un mois de septembre très pluvieux, donc là on est... je pense qu'au dernières nouvelles, presque 75 cm au-delà du niveau de référence.

M. Billette: Oui. Un petit commentaire: vous avez dit tantôt... vous avez dit que c'est très, très rare, des accidents. On n'a eu que quelques heures, dans l'histoire de la voie maritime. Est-ce que vous parliez seulement que du tronçon vers l'Atlantique à partir de Montréal, en aval ou en amont?

M. Guy (Emmanuel): Je n'ai pas dit quelques heures de façon stricte, je pense...

M. Billette: O.K.

M. Guy (Emmanuel): Moi, la façon dont je regarde, c'est: est-ce qu'il y a eu une transformation qui est suffisante, entre... pour dire qu'il y a vraiment blocage, perturbation majeure sur la voie? Est-ce que ça pose problème? Est-ce que ça remettrait en cause la fiabilité d'approvisionnement? Est-ce qu'il y aurait des expéditeurs qui, à cause de ça, considéreraient de changer d'alternative, d'aller ailleurs, dans d'autres voies, d'aller sur les ports de la côte Est de façon permanente?

M. Billette: O.K.

M. Guy (Emmanuel): Et c'est dans ce sens-là que je dis que, pour l'instant, on n'en a pas... Les plus grandes perturbations qu'on a vécues, je pense... bon, il faudrait voir, refaire une analyse historique, là. Encore une fois, je n'ai pas fait de travaux spécifiques, là, là-dessus, mais je pense qu'elles sont dues plutôt à des périodes de conflits de travail dans un port ou un autre.

M. Billette: O.K. Mais, de mémoire, des accidents en aval de Montréal, je pense que c'est rare quand même, là, vu le nombre restreint d'obstacles.

M. Guy (Emmanuel): C'est relativement rare, mais il y en a quelques uns. On a eu un certain nombre de problèmes. Les problématiques les plus susceptibles de se produire sont des problématiques liées à des bris mécaniques qui rendent difficile de manoeuvrer le navire. Donc, il y a eu certains... perte de gouvernail, donc échouage. Il y a une zone qui est plus sensible, là, pour contourner la pointe est de l'île d'Orléans, donc on a eu quelques...

Il y a quelques années aussi, on avait eu un problème avec un navire de croisière qui avait voulu montrer à ses passagers de plus près les richesses du fleuve, donc qui avait mal manoeuvré. Fort heureusement, ce sont des incidents qui ont quand même été limités en termes de gravité.

Le Président (M. Paradis): Mme la députée de Mégantic-Compton.

Mme Gonthier: Oui. Merci, M. le Président. Moi, j'aimerais que vous reveniez sur... Vous avez parlé que la voie maritime du Saint-Laurent était loin d'avoir atteint sa pleine capacité. On s'inquiète quand même. Qu'en est-il de la situation par rapport à l'utilisation qui est faite de la voie maritime à l'heure actuelle et l'utilisation, là, qui pourrait en être faite? On a un jeu, parce que vous avez dit que ce n'est pas une voie d'accès qui est utilisée à son plein potentiel, mais ce serait quoi, le plein potentiel, là, si je peux dire? Parce que certains s'inquiètent qu'on pourrait, avec la venue de... l'augmentation du trafic de Shell, atteindre rapidement ce plein potentiel là.

Le Président (M. Paradis): M. Guy.

M. Guy (Emmanuel): Bien là, il faudrait que je voie les chiffres de Shell. La seule indication que j'ai eue, c'est le chiffre qu'on invoqué, là, qui était de l'ordre de 200 navires. 200 navires, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, ça représente 10 % du trafic, juste pour le port de Montréal. Donc, sur la voie passent aussi tout un paquet de navires qui vont sur les Grands Lacs, qui ne s'arrêtent pas à Montréal. De mémoire, c'est à peu près, aussi, un peu plus que 2 000 l'an dernier sur la section Montréal, disons, Saint-Lambert, lac Ontario.

Il faudrait avoir les chiffres précis pour faire une étude vraiment précise, là, mais, sur ce segment-là, a priori il n'y a vraiment pas d'inquiétude, sur la voie maritime. Là où on a risque, on pense qu'on peut atteindre plus rapidement les capacités, c'est notamment sur les terminaux à conteneurs, au port de Montréal. Mais c'est beaucoup plus sur la section de terminal. Ici, c'est les secteurs de vrac; donc, dans ces deux secteurs-là, on a eu des investissements dans les dernières années, et même très récents. Les opérateurs qui sont responsables de ces terminaux-là essaient de maximiser leurs équipements pour utiliser l'espace au maximum. Mais, sur la voie comme telle, je ne suis pas au courant d'études qui ont vraiment essayé de mesurer le pourcentage de combien on pourrait aller de plus, mais c'est le consensus général qu'on fait beaucoup moins qu'on pourrait faire.

Et, si on regarde... Une façon de le voir, peut-être, c'est plus facile au niveau de la voie maritime, donc, quand je parle de la voie maritime, c'est la section plutôt Grands Lacs: les records absolus, avec les même infrastructures, là, on ne parle pas d'optimiser ou de changer les infrastructures, dans les années soixante-dix, de mémoire, et ça, on peut avoir les chiffres sur leur site Web, fin 1970, avant la crise des débuts des années quatre-vingt, on a transporté, des records, jusqu'à 65 millions, 70 millions de tonnes, de mémoire, et, l'an dernier, on était... Bon, évidemment, là, l'an dernier, c'est un peu... Mais, avant la crise, disons, autour de 45 millions.

Donc, sur 20 ans, on a perdu. Donc, on pourrait aller chercher ce pourcentage-là avec les infrastructures actuelles. Donc, ça ne semble pas être, à mon avis, une source d'inquiétude majeure. Je pense que les enjeux sont vraiment plutôt sur les enjeux stratégiques et, bien sûr, les enjeux des impacts sur les travailleurs de la raffinerie.

Mme Gonthier: O.K. Bien, je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Paradis): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin: Peut-être, M. le Président, juste une petite question. L'augmentation de la circulation, est-ce que ça va demander plus de pilotes?

M. Guy (Emmanuel): Ça, ça va être l'étude TERMPOL, normalement, qui devrait l'évaluer. Et, si on pense que les niveaux... Si on part toujours sur la base, là, hypothétique du 200 navires supplémentaires, ça correspond à ce qu'on a fait en 2007. Donc, normalement, on a la capacité de faire la même chose, parce qu'on l'a fait en 2007.

M. Morin: Merci.

Le Président (M. Paradis): Ça va? À ce moment-ci, du côté de l'opposition officielle, M. le député de Rousseau.

● *(16 h 40)* ●

M. Marceau: Merci, M. le Président. Bonjour, M. Guy. Merci d'être là. Bienvenue. Bien, moi, je suis plus inquiet que vous parce que, seulement cette année, j'ai eu connaissance de deux incidents, accidents, échouages, enfin, appelez ça des... on peut appeler ça comme on veut. En février, à la hauteur de Pointe-au-Pic, il y a un bateau des Bahamas, l'Algoma Discovery, qui s'est échoué. Il contenait du nickel et du titanium. Donc, en février 2010, ça, c'est récent. Et encore plus récemment, en juillet 2010, à la hauteur de l'écluse de Côte-Sainte-Catherine, donc de l'autre côté, il y a eu un vraquier de Canada Steamship Lines qui a été impliqué dans un accident. Puis, en date du 14 juillet, donc il y avait 12 navires qui étaient en attente, qui étaient donc, entre guillemets, qui étaient immobilisés parce que... Bon, il n'y avait pas moyen de passer.

Par ailleurs, vous connaissez comme moi l'étroitesse du chenal, là, entre Québec et puis... en tout cas, certainement, là...

Des voix: ...

M. Marceau: Oui, mais plus loin. Même si on descend plus en aval, là, jusqu'à hauteur de Kamouraska, autour de l'Île-aux-Coudres, là, c'est très étroit dans ce coin-là. En tout cas, bref, cette année seulement — et à ma connaissance, puisque, moi, je n'ai pas toutes les statistiques sur les accidents, là — deux événements inquiétants.

Je reviens tout simplement à celui de juillet 2010, là, qui impliquait le bateau de Canada Steamship Lines, il y a eu un déversement de mazout, hein? Il y a eu un déversement de mazout, là, il faut le dire. Regardez, là. Et on parle d'augmenter le nombre de bateaux transportant des produits assez dangereux, volatiles. Il peut y avoir des écoulements, évidemment, des déversements dans le fleuve.

Alors, première question, très simple: Quelles sont les lignes de défense qui n'ont pas fonctionné dans le cas de ces deux accidents-là? Parce que vous me dites qu'il y a des lignes de défense, mais, de toute évidence, ces lignes de défense là ne sont pas très étanches. C'est la ligne Maginot, là, pour moi, là, ça, ce n'est pas la... Quand il y a deux accidents dans la même année, ce n'est pas exactement fort, là. Donc, j'accepte qu'il y ait des mécanismes, qu'on ait mis en place une réglementation, mais je constate que la réglementation n'empêche pas, en tout cas pas de façon rassurante pour quelqu'un qui regarde ça, là, d'un point de vue de non-expert — je ne prétends pas être un expert, vraiment pas, là-dedans... Deux accidents déjà cette année, je trouve ça beaucoup, moi.

Le Président (M. Paradis): M. Guy.

M. Guy (Emmanuel): Oui. Je n'ai jamais prétendu qu'il n'y avait pas de risques. Et la réponse, c'est que, dans ces deux accidents-là, la ligne de défense a quand même fonctionné, parce qu'on a réussi à limiter les dégâts, il n'y a pas eu de conséquences majeures. Mais je suis d'accord avec vous, c'est inquiétant.

Si on regarde au niveau des alternatives, outre le pipeline, je pense qu'on... les statistiques montrent clairement que le transport par navire est plus sécuritaire que les autres modes de transport. Bien sûr, là il y a une notion d'analyse de risques assez classique. C'est que les probabilités d'avoir des accidents dans le maritime sont moindres, mais les conséquences potentielles sont plus élevées que dans les autres modes parce qu'on transporte des grosses quantités à la fois.

Mais il reste quand même que les statistiques compilées par Transports Québec montrent que, dans les dernières années, on a un bilan beaucoup plus intéressant du côté maritime que des autres modes de transport.

Le Président (M. Paradis): Oui. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: O.K. Donc, plus favorable que dans d'autres modes de transport, ce qui ne veut pas dire évidemment que...

M. Guy (Emmanuel): Il n'y a jamais risque zéro...

M. Marceau: O.K. Il n'y a jamais de risque zéro, on s'entend.

M. Guy (Emmanuel): ...et je n'ai jamais prétendu qu'il n'y avait pas d'impact.

Le Président (M. Paradis): Juste une précision. Quand vous parlez des autres modes de transport, est-ce que vous incluez l'oléoduc?

M. Guy (Emmanuel): Dans mes travaux, de façon générale, non, et ça s'applique ici, mais je ne suis pas au... je ne connais pas bien les statistiques pour les...

Le Président (M. Paradis): Non, mais, quand vous dites que c'est plus sécuritaire que les autres modes de transport, là, est-ce que c'est plus sécuritaire qu'un oléoduc?

M. Guy (Emmanuel): Je ne pourrais pas répondre. Il faudrait voir les statistiques, là. Quand je fais référence à ça, dans mes travaux à moi, c'est sur la politique... sur l'encadrement des transports de marchandises: on compare route, rail et maritime.

Le Président (M. Paradis): O.K.

M. Guy (Emmanuel): Et on parle de réfection de celui-là.

Le Président (M. Paradis): ...

M. Guy (Emmanuel): Les données existent certainement pour comparer. Probablement que le transport par oléoduc est possiblement plus sécuritaire encore. Quoique, encore là, on voudra faire probablement le même genre de constat, c'est-à-dire des probabilités faibles mais des conséquences potentiellement importantes.

Le Président (M. Paradis): Exact.

M. Guy (Emmanuel): Donc, comment on équilibre ça.

Le Président (M. Paradis): M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Vous m'avez volé ma...

Le Président (M. Paradis): ...sur votre temps.

M. Marceau: Vous avez volé ma question!

Le Président (M. Paradis): Ah! Excusez-moi.

M. Marceau: Je voulais justement... Mais j'avais une question qui était... bien, enfin, juste un commentaire. C'est que le bilan puis les conséquences, dans le passé, sont susceptibles d'être moins graves qu'à partir de maintenant, où on va augmenter le nombre de bateaux transportant des produits dangereux sur le fleuve. La probabilité qu'un accident implique un bateau contenant du mazout, de l'essence ou, enfin, je ne sais trop, est plus importante dorénavant si on augmente de façon importante les importations. Ça, on s'entend là-dessus?

M. Guy (Emmanuel): Je ne conteste pas ça. Ce que je fais remarquer, par contre, c'est que l'augmentation qu'on évoque — et je parle encore toujours au point de vue hypothétique parce que je n'ai pas vu aucun chiffre...

M. Marceau: Non, non. On s'entend.

M. Guy (Emmanuel): ...mais ça nous ramènerait, par exemple... si on allait de l'avant avec ce qui est évoqué, on se retrouverait à être ramené à la situation de 2007, où on avait plus d'activités parce qu'il y avait plus d'activité économique.

Le Président (M. Paradis): Oui. Ça va. M. le député de Saint-Maurice et vice-président.

M. Pinard: Merci beaucoup. Merci beaucoup, Pr Emmanuel, d'être parmi nous aujourd'hui. Moi, je suis un citoyen de la Mauricie, donc tout près de Trois-Rivières, et tout à l'heure vous avez mentionné qu'il y avait des changements de pilote à Trois-Rivières, et c'est les pilotes de Trois-Rivières qui soit vont vers Québec ou vers Montréal.

Mais ma question est la suivante: C'est qu'on sait pertinemment depuis quelques années que ce n'est plus, si vous voulez, pour les compagnies, ce n'est plus avantageux d'avoir des réserves importantes. C'est d'avoir une livraison à temps puis d'immédiatement de vendre à leurs clients, et ainsi de suite, pour que le roulement... En fin de compte, là, il n'y a plus d'argent à faire en ayant des réserves, hein? C'est un des principes: les stocks, là, le plus bas possible, et on s'en va avec ça.

Tout à l'heure, mon collègue de Huntingdon a mentionné, avec beaucoup d'à propos, que la voie maritime...

la voie maritime, contrairement à l'Europe, ou sur le Rhin ou autre fleuve... le Danube, ou... Enfin, c'est incroyable, le transport qu'il y a là, c'est pire qu'une autoroute... mais que, nous, on avait malheureusement un problème, à savoir qu'on — c'est-à-dire, ce n'est pas un problème, là, moi, j'adore le ski — mais, c'est qu'on a quatre saisons au Québec et que le fleuve doit subir, lui... doit subir l'hiver, et, de ce fait, que le travail sur le voie maritime cesse de la mi-décembre à la mi-mars. Est-ce exact?

M. Guy (Emmanuel): Oui, disons plutôt fin décembre... dans les dernières années, mais oui.

M. Pinard: Bon. Selon les saisons, j'imagine? Selon le...

Une voix: ...

M. Pinard: Selon le réchauffement ou selon la saison qu'on a. Ça peut commencer plus de bonne heure...

M. Guy (Emmanuel): C'est une décision que les autorités qui gèrent la voie maritime prennent. Mais je rappelle que ça, c'est pour la section vers les Grands Lacs, ce n'est pas la section du fleuve. La section jusqu'à Montréal, c'est toujours ouvert, 12 mois par année, depuis 1967.

M. Pinard: Vous dites... Vous dites que la section entre Québec et Montréal a toujours été ouverte? Sans exception, 12 mois par année? Êtes-vous sûr de ça?

M. Guy (Emmanuel): Il peut y avoir des périodes où, par exemple, il y a une tempête de neige, les pilotes disent: On ne passe pas. Ou il y a des embâcles...

M. Pinard: O.K. Mais...

M. Guy (Emmanuel): Mais il n'y a pas fermeture officielle, il n'y a pas une saisonnalité. Le port de Montréal est ouvert 12 mois par année.

M. Pinard: Bon, alors ce qui m'amène comme question, c'est que le climat peut faire en sorte qu'à un moment donné on peut avoir certains problèmes de livraison?

M. Guy (Emmanuel): Ce n'est pas impossible.

M. Pinard: C'est possible. Alors, tout à l'heure, vous avez mentionné que la façon de régler ça, c'est que, par exemple, Ultramar envoie par son pipeline directement à Montréal des quantités pour nourrir les besoins de la raffinerie... pour nourrir, par exemple, Shell.

M. Guy (Emmanuel): Je n'ai pas...

M. Pinard: Non?

M. Guy (Emmanuel): C'est des mots qu'on a mis un peu indirectement dans ma bouche, là...

M. Pinard: Oui?

M. Guy (Emmanuel): Moi, je... et ça, c'est des choses qui appartiennent à ces...

M. Pinard: O.K.

M. Guy (Emmanuel): Il faut que ça passe par des contrats privés, donc il y aura des négociations. Bien sûr, je pense que, s'il y a une situation d'urgence, je pense que les gens d'Ultramar vont être compréhensifs, mais ce ne sont pas des mère Teresa, ils sont là aussi pour voir à leurs affaires, donc il y aura une négociation à cet effet-là.

M. Pinard: O.K. Mais est-ce qu'il y a une relation, par exemple, entre ces compagnies-là? Est-ce qu'ils peuvent, s'ils ont un problème, par exemple, au niveau du pipeline, est-ce qu'ils ont une solution de rechange avec le transport routier, transport maritime? Est-ce que c'est déjà, dans l'industrie, là, organisé?

M. Guy (Emmanuel): Vous m'amenez à sortir de mes stricts champs de compétence, donc je réponds...

M. Pinard: Bien, si vous êtes spécialiste en transport?

M. Guy (Emmanuel): En transport maritime mais pas sur l'organisation, là... Vous vous amenez vraiment sur l'organisation des quelques raffineries qui sont présentes au Québec. Je sais que Ultramar expédie... oui, il peut expédier par la route, par le train et par navire aussi son produit fini. Comment eux le voient ou qu'est-ce qui est le plus rentable, tout ça, là, je n'ai pas les informations là-dessus.

● *(16 h 50)* ●

M. Pinard: D'accord. Il me reste du temps?

Le Président (M. Paradis): M. le député de Saint-Maurice. Oui.

M. Pinard: Je voudrais revenir sur les bateaux. Ce qu'on a en tête, c'est toujours les fameux gros pétroliers qu'on voit dans les films ou dans les reportages et qui souvent, malheureusement, subissent les foudres de la nature et occasionnent des dommages absolument considérables à notre planète et à nos côtes. Je pense que, dans le fleuve, ce n'est pas des pétroliers qui vont rentrer pour aller livrer le pétrole à Montréal, ça va être des navires probablement à tonneaux plus petits, j'imagine, là. Je ne connais rien là-dedans, j'aimerais avoir des explications. Et j'aimerais également que vous m'expliquiez: ces fameux bateaux là, qui doivent avoir probablement un maximum de pieds puis un maximum de largeur, puis... bon, enfin, vous connaissez ça, là, vous, j'aimerais que vous m'expliquiez: Est-ce que ces bateaux-là sont construits avec exactement les mêmes normes de sécurité que les gros pétroliers qu'on voit dans les reportages, notamment les pétroliers japonais, là, qui sont absolument extraordinaires. Alors, est-ce qu'on retrouve exactement...

Une voix: Mais... mais...

M. Pinard: ...les mêmes normes de sécurité avec les bateaux qui vont oeuvrer sur le fleuve et...

Le Président (M. Paradis): M. le vice-président.

M. Pinard: Oui.

Le Président (M. Paradis): Oui.

Une voix: ...

Le Président (M. Paradis): J'ai un problème d'interprétation de l'autre côté. Les cloches sonnent présentement. Je soupçonne que c'est pour un vote à ce moment-ci, mercredi, sur la motion de l'opposition. La whip a du travail à faire. Moi, ce que je vais faire, je vais suspendre ici. Nous allons nous présenter pour le vote et nous allons revenir ici immédiatement après. Ça va donner le temps à M. Guy de penser à la réponse qu'il a à apporter au député de Saint-Maurice. Et par la suite nous en aurons pour une dizaine de minutes et nous pourrons vous libérer. Merci beaucoup de votre compréhension. Je suspens.

(Suspension de la séance à 16 h 52)

(Reprise à 17 h 22)

Le Président (M. Paradis): ...ses travaux. Nous en étions à céder la parole à M. Guy pour qu'il réponde à la question du député de Saint-Maurice. M. Guy, on vous écoute.

M. Guy (Emmanuel): Merci. Donc, si j'ai bien compris, la question portait sur les normes au niveau de la construction des navires et la variabilité entre les normes. Donc, les normes de construction, ça relève de... il y a plusieurs intervenants qui ont de l'influence là-dessus. Au premier lieu, c'est l'État pavillonnaire, donc l'endroit où le navire sera enregistré, là, après sa construction, qui a des règles qui dictent les différentes caractéristiques qu'un navire doit posséder.

Les caractéristiques sont complexes, elles vont varier principalement en fonction de la taille des navires, en fonction de sa spécialisation, c'est-à-dire quel type de marchandises on le destine à transporter, et aussi s'il y aura certaines... ce qu'on appelle des classes, dans le jargon, donc notamment les classes de renforcement pour la glace, donc s'il est destiné à pouvoir naviguer dans des zones infestées de glace, différents types de glace, soit la glace morcelée ou de la banquise plutôt type arctique. Donc, il y a tout ça ensemble.

Et, dans la pratique, c'est suivi, durant la construction, par les sociétés de classification. Donc, il y a quelques grandes sociétés de classification qui sont des sociétés qui font ça, qui embauchent leurs propres architectes et ingénieurs pour suivre et émettre les certificats de conformité des différents navires. Et il n'y a pas d'homogénéité parfaite entre les différents pays, mais il y a une grande homogénéité dans les grands principes, parce que tout ça découle des mêmes conventions OMI, donc OMI, Organisation maritime internationale, qui est un peu la branche ONU qui s'occupe des enjeux de transport maritime. Et à peu près tous les États pavillonnaires sont signataires des grandes conventions qui dictent les grands principes qu'on doit voir apparaître dans ces normes-là.

Le Président (M. Paradis): Le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Je vous ai posé une question concernant les grands pétroliers, parce qu'eux ont probablement une certaine norme de sécurité ou une certaine norme de construction qui est... qui sont probablement des normes de construction qui sont probablement beaucoup plus importantes dû au matériel qu'ils transportent, dû à la problématique que ça causerait lorsque ces pétroliers-là brisent. Est-ce que ce sont les mêmes normes que l'on retrouve sur les bateaux qui vont transporter... Parce que, là, la problématique qu'on vit, là, c'est que Shell, maintenant, au lieu de raffiner, va importer du pétrole, et est-ce que, sur ces bateaux-là, parce que, dans le fleuve, les bateaux vont être plus petits puis moins larges, est-ce qu'on va retrouver exactement ou sensiblement les mêmes normes à ces bateaux-là qu'on retrouve sur les grands pétroliers qui voyagent de l'Europe au Québec?

M. Guy (Emmanuel): Sensiblement les mêmes normes, mais pas nécessairement exactement les mêmes normes. Les grands pétroliers auxquels vous faites référence, normalement, transportent du brut. C'est des plus grands navires. Donc, ça... il y a des normes spécifiques pour les transporteurs de brut. Donner en exemple le principe de la double coque qui a été développée dans le cas, je pense, des accidents auxquels vous faites allusion, à ce type de navire là. Il serait aussi requis pour des navires plus petits qui transportent des produits raffinés, qui iraient les livrer jusqu'à Montréal.

M. Pinard: Donc, ça va être nécessaire d'avoir des navires à double coque.

M. Guy (Emmanuel): Absolument.

M. Pinard: Et qui s'assure qu'un bateau, là... Est-ce que tous les bateaux sont obligés d'arrêter quelque part lorsqu'ils rentrent dans le golfe Saint-Laurent pour qu'une vérification se fasse par les autorités fédérales, canadiennes? Parce que vous nous avez bien dit que, sur la voie maritime, le Québec n'a absolument aucune juridiction. Donc, le Canada se doit, à mon sens, d'appliquer les lois. Et est-ce que le bateau accoste quelque part? Et est-ce qu'il y a quelqu'un qui monte sur le bateau, font les vérifications pour donner un genre de certificat d'autorisation: Oui, vous pouvez vous rendre jusqu'au terminal de Shell à Montréal?

M. Guy (Emmanuel): Non. Le bateau n'est pas forcé d'accoster lorsqu'il arrive. Mais, oui, il y a quelqu'un qui monte à bord. C'est le pilote. Donc, le pilote qui va mener le bateau monte à bord. Donc, il se déplace par un bateau pilote, qu'on appelle. Donc, la station-service des pilotes aux Escoumins, avec une navette, va porter le bateau, qui s'arrête en face des Escoumins, et là la personne monte à bord.

M. Pinard: M. le Président.

M. Guy (Emmanuel): Les...

Le Président (M. Paradis): Dernière question.

M. Pinard: Oui. Bien, ma dernière question est fort simple: Est-ce que le pilote fait tout l'ouvrage de vérification sur l'état du bateau et la conformité du bateau pour se rendre jusqu'à Montréal? Parce que, là, vous m'avez parlé tout à l'heure...

M. Guy (Emmanuel): Oui.

M. Pinard: ...de double coque. Et, moi, ce qui m'importe, c'est surtout la situation hivernale. D'ailleurs, il y en a qui ont déjà pris le pilier du pont de Trois-Rivières, là, mais on n'en parlera pas. Mais effectivement, là, s'il y a une double coque, on est beaucoup plus en sécurité que s'il y a une coque simple, là.

M. Guy (Emmanuel): Les coques... la coque simple, là, ça, il n'y en a plus beaucoup, des navires qui ont des coques simples qui transportent des hydrocarbures. Si c'est des navires... Il faudrait revérifier, là. Je ne voudrais pas donner de fausses indications, mais, ça, vous pouvez avoir toute le réglementation là-dessus dans la convention MARPOL, qui relève de l'OMI. À toutes fins pratiques, là, c'est en voie de disparition, les pétroliers simple coque.

M. Pinard: C'est le pilote, qui vérifie ça, la qualité?

M. Guy (Emmanuel): Le pilote a l'obligation, s'il constate que le navire ne serait pas sécuritaire... de ne pas faire le transit. Mais, non, il ne fait pas toute la contre-vérification. Ça fonctionne par des certificats qui sont émis par les sociétés de classification dont je parlais tout à l'heure et qui sont exigés par les assurances, et qui sont exigés, aussi, par les affréteurs. C'est une autre ligne de défense, dont je n'ai pas parlé, mais, depuis plusieurs années, mais ça a été renforcé très fortement suite à la catastrophe de l'Erika en Europe, où on a reconnu des responsabilités juridiques importantes non seulement au transporteur, mais aussi à l'affréteur, donc au propriétaire du produit qui était dans les réservoirs du navire.

Et donc les pétrolières, particulièrement, ont des processus, on appelle ça, dans le jargon, processus de «vetting». Donc, c'est un processus de vérification où, lorsqu'on veut affréter un navire et mettre notre produit dessus, il faut... les armateurs doivent fournir tous les certificats qui sont livrés par des entités indépendantes, qui sont soit l'État pavillonnaire ou la société de classification.

Le Président (M. Paradis): Merci, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Merci.

Le Président (M. Paradis): M. le député de Beauce-Nord, est-ce que vous voulez intervenir à ce moment-ci?

M. Grondin: Juste une petite question, en passant. Parce que je n'ai jamais des grandes questions, M. le Président, vous le savez.

Le Président (M. Paradis): C'est-à-dire qu'il y a de grandes questions qui se cachent dans de petites questions.

● *(17 h 30)* ●

M. Grondin: Moi, j'ai... C'est sûr qu'on compare. On a parlé tout à l'heure des accidents, qui peuvent arriver, mais je suis persuadé que le maritime est peut-être le mode de transport le plus sécuritaire qu'on ne peut pas avoir. Parce que, là, on transporte du mazout, si vous voulez, de Ultramar à Montréal par train, mais ça arrive, des déraillements de train, assez fréquemment, même. Ça fait peut-être quelques années qu'on n'en a pas eu, mais on en a eu déjà. Ça, pour ça, moi, je pense que le transport maritime est économique et est assez sécuritaire, un des moyens les plus sécuritaires qu'on peut avoir.

Je voulais vous parler de la construction des bateaux, mais vous l'avez quand même assez bien expliquée, et... Mais juste une question qui n'a peut-être aucun rapport, mais, les bateaux, quand ils sont vidés au port, mettons, que ce soit à Montréal ou à Québec, qui viennent ici avec des millions de litres dans leurs... Mais, quand ils s'en vont et ils retournent en Europe, est-ce qu'ils s'en retournent vides, ou ils se rechargent d'eau? C'est quoi qu'ils font?

Le Président (M. Paradis): M. Guy.

M. Grondin: Un bateau vide, ça doit être assez difficile à naviguer.

M. Guy (Emmanuel): Le système qui est utilisé pour stabiliser le navire et s'assurer, entre autres, que l'hélice et le gouvernail sont bien enfoncés, c'est de charger des eaux de lest. Donc, on pompe de l'eau dans des réservoirs qui sont dédiés à ces fins et qui sont isolés, dans le cas des navires pétroliers, qui sont complètement isolés des soutes ou... dans lesquelles on peut placer la cargaison.

M. Grondin: Mais, quand ils sont en...

Le Président (M. Paradis): ...peut poser la question.

M. Grondin: ...en Europe, ils pompent de l'eau, ils nous emmènent de l'eau qu'il y a... J'imagine qu'il y a toujours de l'eau dans ces réservoirs-là. Ils en mettent plus quand le bateau est vide ou ils le vident complètement quand ils l'emplissent de pétrole, pour ne pas qu'on... Parce qu'on a vu des problèmes dans les dernières années avec les moules zébrés, qu'on appelait, là, qu'on importait des autres pays, qu'on n'avait pas ici. Est-ce que ce problème-là a été résolu, ou bien si on vit encore avec ce même problème?

M. Guy (Emmanuel): Le problème existe... c'est-à-dire que le risque existe toujours, on n'est jamais dans des situations où il y a... Le risque zéro, ça n'existe pas. Ce qui a été développé pour adresser ce problème-là, j'en faisais mention brièvement, c'est: pour l'instant, la réglementation dit qu'on doit avoir fait l'échange en mer. Donc, si on a pompé de l'eau en Europe et on s'en vient allège vers Montréal, on doit échanger cette eau-là dans une zone qui est définie, là, par réglementation, limitrophe au golfe du Saint-Laurent ou en Atlantique en arrivant. Donc, normalement, ça assure que les organismes qui seront présents dans ça seraient des organismes d'abord d'eau salée, donc qui auraient très peu de chances de survivre et de s'implanter à Montréal, dans l'écosystème, là, fluvial d'eau douce, et aussi qui de toute façon seraient de façon naturelle en proximité relative, en communication avec ces écosystèmes-là. La convention OMI nouvelle — signée, de mémoire, en 2004, mais il faudrait vérifier — prévoit qu'on devra adopter des systèmes de traitement pour s'assurer que non seulement on empêche... a non seulement échangé l'eau, mais qu'on l'a traitée, donc qu'il n'y a plus d'organismes

vivants dedans. Le problème, c'est que les technologies ne sont pas encore disponibles, là, pour réaliser ça de façon fiable, selon la norme qui a été fixée. Donc, ça, c'est des développements qu'on attend dans les prochaines années.

M. Grondin: Merci.

Le Président (M. Paradis): Oui. À ce moment-ci, Mme la députée de Mégantic-Compton.

Mme Gonthier: Oui. Juste une brève question, M. le Président. Tout à l'heure, on a parlé de volume d'utilisation au niveau de la voie maritime qu'est le... bien, la voie maritime, enfin, le fleuve Saint-Laurent, là, pas juste la voie maritime, et vous avez mentionné effectivement qu'il y a de la place pour augmenter le trafic, là, sans créer de congestion, je pense. Comment vous compareriez l'utilisation du Saint-Laurent à d'autres... à l'utilisation d'autres circuits maritimes, là? Comme, par exemple, il me vient à l'esprit rapidement peut-être la Manche, ou quelque chose comme ça, là. Je sais que ce n'est pas les mêmes circonstances, mais juste pour mettre en perspective, parce que vraiment il y a des préoccupations, il y a des gens qui s'imaginent que ça pourrait congestionner, là, le fleuve.

Le Président (M. Paradis): M. Guy.

M. Guy (Emmanuel): La comparaison avec la Manche... C'est deux mondes, là. La Manche, il y a beaucoup, beaucoup plus de trafic. Bon, il faudrait fouiller pour avoir les chiffres, mais, bon, si on fait... peut-être essayer de faire un parallèle avec la vie quotidienne, il peut... Si vous voyagez, par exemple, sur la 20, bon, les endroits où on voit le fleuve, vous traversez le pont Pierre-Laporte, il arrive très fréquemment que vous pouvez côtoyer le fleuve sans voir aucun cargo ou, lorsque vous en voyez, souvent il y en a peut-être un, deux ou trois. Donc, il y a une activité industrielle qui pose des risques — je le répète, ça, c'est indéniable — sur le fleuve qui est très importante. Mais, si on était dans la même situation au bord de la Manche, si vous allez au port du Havre, par exemple, de chaque côté où vous regardez, vous avez toujours 25, 30 navires dans votre champ de vision. Bon, ce n'est pas très scientifique comme réponse, là, mais ça donne un ordre de grandeur.

Le Président (M. Paradis): Ça va?

Mme Gonthier: Oui. Je vous remercie beaucoup.

M. Guy (Emmanuel): Je peux ajouter un détail?

Le Président (M. Paradis): Oui.

M. Guy (Emmanuel): Sur les risques de congestion. Là où il faut faire plus attention, plus que le volume, c'est aussi au niveau de la taille des navires. Et ça, c'est couvert par le processus TERMPOL, les promoteurs doivent faire ça: si on a des navires qui ont un dégagement qui est plus restreint, donc il y a moins d'eau en dessous du navire parce qu'ils sont plus gros, là il faut qu'il y ait... Il peut y avoir certaines normes qui sont exigées, et là ça va être géré par la Garde côtière, en collaboration avec les pilotes, qui pourraient dire, par exemple: Bien, ce navire-là ne rencontre pas ou ne peut pas être dépassé. Donc, à ce moment-là, il faut synchroniser le déplacement de ce navire-là avec les autres navires qui ont emprunté la voie.

Le Président (M. Paradis): Bien. M. Guy, à ce moment-ci, nous vous remercions de votre témoignage, de votre comparution devant la commission, de votre disponibilité. On s'excuse pour le délai qu'on vous a occasionné, mais on n'est pas toujours maîtres de cette procédure.

Remarques finales

À ce moment-ci, vous êtes libéré, et nous pouvons immédiatement procéder aux remarques finales. J'inviterais donc M. le député de Beauce-Nord à nous faire part de ses remarques finales, assez brièvement, s'il vous plaît.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Alors, merci, M. le Président. Alors, mes remarques finales ne seront point... elles vont être assez brèves aussi, mais il faut partir, moi, je pense, avec l'objectif que la commission s'était donné, de voir si ça pouvait mettre le Québec en problème, la fermeture de Shell. Je pense qu'on a quand même beaucoup de documents à regarder, et je pense qu'on a encore du travail à faire.

Mais, moi, je suis bien content de ce que j'ai entendu, et j'en profite pour remercier tous les gens, tous les participants qui sont venus déposer des mémoires; ça va nous éclairer sur les décisions qu'on a à prendre.

Et je veux remercier aussi les collègues puis les fonctionnaires qui nous ont accompagnés là-dedans. Alors, merci à vous et... Merci à vous, M. le Président. Vous avez dirigé ça avec une main de maître.

Le Président (M. Paradis): Ah! vous êtes bien gentil. Mais ce n'est pas fini. À ce moment-ci, je reconnaîtrais, du côté de l'opposition officielle, Mme la whip.

Mme Nicole Léger

Mme Léger: Oui. Bon, c'est sûr qu'on remercie tous les intervenants qui sont venus. Ça a été intéressant, varié, aussi différentes préoccupations qu'on a pu avoir. L'enjeu fondamental, dans le fond, de la politique qui est celle d'une politique énergétique du Québec, à travers tout ça, dans son sens plus large, mais la partie de la sécurité des approvisionnements en pétrole fait partie, dans le fond, de l'ensemble du dossier d'énergie au Québec, et l'annonce de la fermeture de la raffinerie Shell vient briser, selon nous, un fragile équilibre concernant la sécurité énergétique. On n'a pas... La situation change... Le fait que Shell quitte, c'est sûr que c'est, en lui-même et selon les dires qu'on a vus de la ministre à un moment donné durant les travaux... on n'a pas nécessairement toutes les certitudes de tout l'impact. Mais le fait de ne pas avoir toutes les certitudes est inquiétant, parce qu'il n'y a rien qui nous dit qu'il y a des garanties partout. Il n'y en a pas, pour moi, des garanties, pour le moment.

Il est clair que la ministre ne doit pas émettre le permis de démantèlement de la raffinerie. On aura le temps d'en discuter, on aura des recommandations, on aura le temps de se pencher ensemble, parce que c'est ça, notre mandat d'initiative, d'une part. Je pense que, la ministre, il faut qu'elle prenne le temps quand même d'analyser tous les impacts,

notamment en ce qui concerne toute l'industrie et la grappe pétrochimique, d'une part; l'augmentation des navires dans la voie maritime du Saint-Laurent, ça, on a une inquiétude à ce niveau-là.

De notre côté, il y a encore aussi beaucoup trop d'informations qui... il manque encore beaucoup d'information pour évaluer toute la totalité des impacts. L'absence de Suncor, qui n'est pas venue, alors j'aimerais qu'on le rappelle. Est-ce qu'on va se pencher à ce qu'on puisse inviter Suncor dans un autre moment? Ils ne sont pas venus, mais par contre ils sont directement reliés avec la situation du départ de Shell. Ils sont reliés autant par le pipeline qu'ils sont reliés par le benzène, qu'ils sont reliés par d'autres... alors, je pense qu'il faut évaluer cette situation-là.

● *(17 h 40)* ●

Moi, je pense aussi qu'avec trois raffineries il y a un excédent de production de produits pétroliers raffinés, peut-être. Mais ce que disait l'AQUIP dans son mémoire, à un moment donné, elle dit: «Le territoire commercial des raffineries va bien au-delà des frontières du Québec. Cela explique que la production des trois raffineries excède les besoins du Québec. Les excédents de production de produits finis sont donc écoulés à l'extérieur de nos frontières.» Donc, s'il y a un départ de Shell, est-ce ça va nous amener dans le négatif, parce que là il y a un excédent, mais est-ce que ça va rester au neutre ou ça nous amène dans le négatif? Les gens ont l'air de nous dire... pendant les deux jours, qu'il y a possibilité de négatif. Ça fait qu'il y a... je pense qu'il y a une réflexion qu'il est important d'amener à ce niveau-là.

On est dépendants du marché mondial de pétrole pour son approvisionnement. Alors, qu'est-ce qui peut arriver s'il vient une catastrophe naturelle, s'il vient un accident, une situation d'urgence qui vient interrompre les approvisionnements? La même chose pour toute la partie des bateaux, là, le «on-time», le «off-spec», bon, je pense qu'on a des interrogations à ce niveau-là aussi. On me rapportait quand même des accidents qui ont déjà eu lieu dernièrement. L'accident... En juillet 2010, il y a eu 12 navires en attente, en date... en date du... voyons, de juillet 2010, excusez-moi, il y a eu un accident à Côte-Sainte-Catherine, ça fait... On a eu celui-là.

On a eu dernièrement aussi, en février, il y en a eu un autre qui arrivait des Bahamas et il est arrivé à Pointe-au-Pic, autre accident. Ce n'est comme pas... Est-ce que c'est tout de temps en temps ou si c'est normal... Je pense qu'il y a des questions à se poser à ce niveau-là. Peut-être que, les gens d'en face, on aura à réfléchir quand on fera nos recommandations: Est-ce que c'est juste accidentel, dans le sens que ça ne nous arrivera pas tout le temps? Mais c'est quand même des bateaux sur notre fleuve, il faut quand même nous sécuriser à ce niveau-là.

Nous avons appris aussi, également, que Shell avait présenté un plan d'approvisionnement à la ministre. Dans ce plan-là, est-ce que Shell garantit qu'il n'y aura pas de rupture d'approvisionnement? Est-ce qu'on peut croire Shell à ce niveau-là? Je pense que c'est une question qu'il faut se poser.

Est-ce qu'on peut aller... Tranquillement, j'invite les collègues à réfléchir, est-ce que... Parce que, pour nous, de l'opposition officielle, je crois que l'idée d'un cocon actif serait une solution envisageable, serait à voir. On pourra y revenir, mais cela donnera le temps d'un nouvel acheteur, qu'on y croie ou qu'on y croie pas, mais, l'acheteur, nous, on y croit. On sait que, dans la business, les acheteurs ne peuvent pas faire état évidemment de leur stratégie et mettre publiques, dans le fond, toutes leurs capacités puis leurs chiffres sur la table, c'est évident. Mais là on aura encore des discussions.

Alors, dans l'ensemble, M. le Président, je pense qu'il y a... il y a vraiment des éléments intéressants, puis que, là, on aura des recommandations à faire. C'est intéressant que la ministre était là pour un certain bout. Elle a eu les primeurs, comme on peut dire, avant qu'on lui fasse toutes les recommandations. Elle a quand même participé. Est-ce qu'elle a... Ça nous a inquiétés au début qu'elle ait campé... elle avait campé déjà son alignement. Espérons que les travaux l'ont fait réfléchir. Est-ce qu'elle revient à sa même introduction, ou elle a dévié un peu, puis qu'elle a changé, puis qu'elle va être plus souple dans la suite des choses?, et peut-être de ne pas émettre nécessairement le permis. Mais on verra. On aura le temps de discuter.

Alors, merci, M. le Président, qu'on ait pu prendre le temps d'avoir cette commission parlementaire qui a été... j'ai eu beaucoup de commentaires — ça a été suivi quand même assez — que les gens étaient intéressés par le sujet. C'était agréable qu'on soit ici, qu'on soit télévisés aussi. Ça a permis aux gens qui étaient au dossier... J'ai eu des collègues qui m'ont dit: On ne suivait pas nécessairement vraiment ce dossier — des amis, des collègues — on ne suivait pas vraiment ce dossier-là, mais on a trouvé ça intéressant qu'on parle de pétrole, malgré tout.

Et je ne voudrais pas oublier quand même tous les travailleurs aussi qui, derrière tout ça, suivent ça, mais qui sont inquiets pour leur propre avenir. Alors, il ne faut quand même pas les oublier, dans toute notre commission parlementaire.

Le Président (M. Paradis): Merci beaucoup. Simplement souligner que, lorsqu'une fermeture de cette ampleur-là arrive dans un comté, qu'on soit député de n'importe quel comté, émotivement on est pris. Et je veux vous féliciter du ton que vous avez utilisé, parce que je sais qu'émotivement vous étiez prise dans ce dossier-là. M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue et adjoint parlementaire à Mme la ministre.

M. Daniel Bernard

M. Bernard: Merci, M. le Président. D'entrée de jeu remercier tous les collègues et membres de la commission, mes confrères de ce côté-ci, tous les gens qui sont intervenus, qui ont pris le temps d'écrire un mémoire et qui sont venus... sur invitation, sont venus se présenter. Oui, Suncor n'est pas venu, puis c'est dommage, parce que le nom de Suncor est sorti très souvent, et on leur a prêté des intentions mais qu'on n'a jamais entendues de leur propre bouche. Mais le point... puis je sais que plusieurs nous écoutent actuellement, il y avait un groupe de travailleurs qui étaient présents ici hier, qui ont pris la peine de se déplacer, venir assister à la première journée de commission parlementaire. Je suis certain que nombreux nous ont écoutés aussi aujourd'hui, parce qu'effectivement le dossier, avant tout, est un dossier humain, d'une part.

Naturellement, tout le monde aurait aimé mieux que Shell n'annonce pas sa fermeture, ne cesse pas ses opérations et qu'à la place même aurait pu continuer puis se développer

plus. Ce n'est pas la situation qui est arrivée, malheureusement. Et on a vu au cours des deux journées, premièrement, l'impact, naturellement, chez les travailleurs, la zone d'incertitude qu'ils vivent depuis quelque temps, c'est indéniable, tout le monde... Vous l'avez bien dit, M. le Président, dans nos comtés, lorsqu'arrivent des fermetures de cette ampleur-là, c'est le tissu social qui est souvent affecté, le tissu communautaire qui est affecté et le tissu familial des fois, dans bien des cas.

Et je peux vous dire que, de notre côté, on n'est pas insensible à ça. C'est clair, on est là, on a entendu les gens puis on l'a tous vécu. Mais, au moment qu'on se parle, actuellement, les opérations de Shell ont cessé, les opérations de Shell ont cessé. Ils l'avaient annoncé. Et donc, à partir de ça, il faut maintenant regarder le mandat premier de la commission qui était celui de s'assurer... et tel que la loi l'exige de la part de la ministre, c'est de s'assurer que le Québec ait une sécurité d'approvisionnement en produits pétroliers.

Et, pour nous, de notre côté, la définition de «produits pétroliers» englobe le tout, et ça va jusque même aux produits de fin de traitement, quand on parle, par exemple, du propane, du benzène, et toutes ces choses-là. Donc, c'est là-dessus qu'il faut vraiment revenir. Mais le point important, puis je pense qu'on l'a dit, il faut s'appuyer sur des faits. Il faut s'appuyer sur des faits et non sur des perceptions ou des présomptions. Comme je viens d'entendre la collègue de l'autre côté, elle disait: Oui, il y a encore des acheteurs potentiels, mais ils ne peuvent pas s'annoncer. Désolé, on ne peut pas vivre puis vivre sur une incertitude à cet égard-là. Moi, je me dis: S'il y a des acheteurs sérieux et potentiels, ils peuvent contacter la ministre, si vraiment ils veulent s'annoncer. On n'est pas obligés d'aller dans les médias pour faire ça, la confidentialité va être maintenue. Donc, ça, c'est important.

Mais je pense qu'il y a eu un travail de fait à cet égard-là. Au cours, il y a un comité qui a été mis en place. Malheureusement, les conclusions ne sont pas celles qu'on aurait aimées. Il y a eu un acheteur au final, et, la vente, elle a échoué pour différentes raisons. Le mandat de la commission n'était pas de refaire ce processus de vente là et aussi de revenir... et d'expliquer pourquoi les délais. Nous, on est, au moment actuel, vraiment axé sur la sécurité énergétique.

Un premier point qu'il faut... l'approvisionnement. Et un premier point qu'il faut quand même mentionner, et c'est important, Québec, peu importe ce qu'on dit, exportateur net, importateur net, Québec est un importateur de pétrole et de produits pétroliers, d'une part. On n'est pas producteur de pétrole, on n'a pas de puits de pétrole, donc toute notre consommation vient de l'extérieur du Québec, d'une part, et une partie de ça vient du pétrole brut qui est raffiné ici, au Québec. On avait plusieurs installations dans les années quatre-vingt. Il y en a qui sont démantelées, il en restait trois et... mais aussi... donc, ils raffinaient ici, mais aussi des produits raffinés. Et l'objectif, donc, quand on écoute Shell, c'est de dire, oui, on peut remplacer par une partie de qu'est-ce qu'on raffinait ici par des importations de produits raffinés.

On a un environnement, un positionnement géographique avantageux ici, au Québec, à l'entrée de l'Amérique du Nord, d'une part, et ça, ça a toujours fait la force historique du Québec et de Montréal à l'époque, pour le positionnement et de faire de Montréal un centre de pétrochimie. Une chose qui est importante à rappeler, je vous ai parlé de la capacité de raffinage du Québec. La capacité nominale, on parle de l'ordre de 528 000 barils par jour, quand on prend les trois fonderies, leur capacité. Elles tournent à peu près à 80 %, elles produisent donc, en incluant tous les produits pétroliers, non seulement les essences, et tout, on parle d'une production de 449 000 actuellement puis une consommation intérieure du Québec de 358 000.

● *(17 h 50)* ●

Actuellement, les données que le ministère détient, c'est que, même après le départ de Shell, il y a quand même une capacité qui est là et, en incluant les importations, parce qu'encore une fois je reviens, on est importateur, il y a quand même une marge et une sécurité d'approvisionnement énergétique. Au niveau du transport, je suis content qu'on ait terminé avec le transport pétrolier. Sur le fleuve, entre autres, on en a parlé, c'est un point d'inquiétude de part et d'autre. Et l'intervenant, M. Guy, qu'on a entendu, de notre point de vue, a démontré la sécurité de circulation des bateaux sur le fleuve Saint-Laurent. Il a très bien expliqué les procédures, que les bateaux, ils ont des autorisations, des certificats, et qu'ils sont enregistrés et ont des données. Donc, on sait globalement l'état général d'un bateau avant d'arriver ici, au Canada, puis rentrer dans le fleuve Saint-Laurent.

Un point important, puis M. Guy l'a dit, en 2005-2007, le nombre de bateaux et le tonnage qui circulaient sur le fleuve Saint-Laurent était supérieur à qu'est-ce qu'il est actuellement et qui pouvait permettre donc d'accueillir des bateaux supplémentaires pour circuler sur le fleuve. Et, si on remonte, les données qu'on avait, si on remonte aux années quatre-vingt-dix, on parle de 568 navires qui étaient au port de Montréal précisément, qui passaient au port de Montréal, avec un tonnage de 7 000... ça doit être en milliers de tonnes, 7 700 milliers de tonnes, et, en 2009, on parle de 430 bateaux, pour un total de 6 400 milliers de tonnes. Donc, on voit qu'il y a de l'espace pour accueillir des bateaux sur le fleuve et de manière prioritaire.

Nous, on en est convaincus, et M. Garcin, qui était de Norcan, qui est un importateur de produits raffinés, parce que ce sont des indépendants, a très bien démontré que le transport se fait bien et qu'en 18 ans il n'y avait pas eu de problème et qu'il y avait eu, oui, des délais de journée, mais pas de délais catastrophiques et autre. Donc, pour lui, il ne voyait pas de problématique, et, selon nous, Shell, malgré tout, qui a des capacités et des ressources supplémentaires, on croit qu'il est capable de remplir ses obligations à cet égard-là. Le gouvernement, comme on a dit, on avait fait des efforts. Quand la problématique est arrivée, ils ont mis en place un comité avec les travailleurs pour essayer de trouver des acheteurs potentiels comme il faut dire. Malheureusement, ça n'a pas abouti, et pour différentes raisons.

Nous, ce qu'il est donc aussi important de rappeler, l'autre inquiétude, c'était le prix des marchés, le prix des produits. Des gens sont venus expliquer quand même que les prix des marchés... des produits est géré sur une base internationale, entre autres, du côté américain. Donc, pour tout ce qui est produit du brut, etc., l'impact devrait être minime, et même plusieurs ont dit: Avec la concurrence, ça devrait être des impacts nuls. Quand on parle, naturellement, des données de E&B Data et autres, quand on parle de capacité, il faut rappeler aussi que les données disaient qu'actuellement nos raffineries tournent à 80 %, et que de manière générale 80, 82 %, puis qu'il y a une capacité pour monter à l'ordre de 90, 92 %, ce qui serait idéal pour

justement, en termes d'opération et de rentabilité. C'est ce qui se fait ailleurs, et donc il faut tenir compte de cet aspect-là, que les deux raffineries qui vont rester, Ultramar et Suncor, ont de la capacité supplémentaire.

Un point important, puis qu'il faut revenir. On parlé de Suncor, on a parlé de la pétrochimie. Il faut rappeler que 95 % de l'industrie pétrochimique au Canada et Montréal sont sous l'égide, sont affiliés avec Suncor. Donc, Suncor a une opportunité, et rien ne met en doute l'approvisionnement de notre secteur pétrochimique au Québec. Oui, certains points ont été soulevés, le benzène, mais le fait que Suncor est là, qui a sa raffinerie, et que la pétrochimie tourne autour de Suncor, on ne croit pas, on va le valider naturellement, ce que je vous dis là, mais on ne croit pas que ça va atteindre, porter atteinte à notre industrie pétrochimique.

D'autant plus qu'on sait que, dans l'air, un projet, qui s'appelle Trailbreaker, d'emmener du pétrole de l'Ouest canadien qui viendrait donc ici, au Québec, et on a entendu, entre autres, M. Rocheleau, qui était favorable au renversement du pipeline pour amener du pétrole de l'Ouest canadien à Montréal. Et ça, je pense qu'il y a une avenue importante à cet égard-là. Et, en plus, quand on entendait les critiques un petit peu d'éléments climatiques et autres qui pourraient nuire à notre approvisionnement, mais, si on pouvait avoir un meilleur accès au pétrole de l'Ouest canadien, je pense, dans notre contexte, ça viendrait sécuriser.

Donc, la prochaine étape, la prochaine étape, M. le Président, ça va être le rapport de la commission, de se rasseoir ensemble et de regarder d'une manière objective les données en ce qui concerne l'approvisionnements. Il y a eu des demandes, des suggestions justement que la collègue a soulevées: Est-ce qu'on peut mettre en place un cocon actif? C'est une question qu'on pourra aborder lors de nos délibérations, à cet égard-là. Mais il faut revenir, d'un côté, on a vu qu'il va y avoir un échéancier environnemental que les gens du ministère de l'Environnement sont venus nous présenter proprement dit.

Donc, on a peut-être une fenêtre, on a peut-être, je le dis bien, mais par la suite il faut regarder l'environnement légal avec lequel la ministre peut travailler, à savoir est-ce qu'on peut exiger des choses à Suncor ou pas... pas à Suncor, mais à Shell? Je ne le sais pas, parce qu'il faut revenir et on aura plus d'éclaircissement plus tard lors de nos délibérations.

Et, mes derniers mots, encore une fois, je termine en remerciant tous les gens et je salue les travailleurs, encore une fois, de Shell. Puis je peux vous dire que tous nos propos seront faits, et les discussions, peu importent les décisions, on va avoir les travailleurs de Shell en pensée avec nous puis d'aider et de les guider le mieux possible pour les prochaines étapes, M. le Président.

Le Président (M. Paradis): Merci beaucoup, M. l'adjoint parlementaire et député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

À ce moment-ci, avant de céder la parole au vice-président, de façon exceptionnelle, juste informer la commission qu'un des groupes qui a comparu hier, le Syndicat canadien des communications et d'énergie et du papier a fait parvenir un document additionnel, que l'on va déposer et circuler aux membres de la commission. Également, j'ai été informé, le secrétariat, et je l'ai été personnellement, que la compagnie Shell désire déposer de l'information complémentaire en début de semaine.

La politique de la commission, à moins que vous me demandiez de la modifier, est d'ouvrir les portes pour n'importe quel participant qui souhaiterait ajouter de l'information additionnelle. Là, je passe le message à tous ceux et à toutes celles qui sont venus devant la commission. Au moins jusqu'au milieu de la semaine prochaine, là, comme délai, parce qu'à un moment donné, là, il faut fermer, mais Shell ne peut pas le faire parvenir avant le début de la semaine, c'est des renseignements qui viennent de l'international. Les autres sont au fichier pour le moment, mais, s'il y en avait d'autres parmi les gens qui sont ici ou qui nous écoutent qui ont de l'information additionnelle, vous l'acheminez au secrétariat de la commission. M. le vice-président, vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Claude Pinard

M. Pinard: Si mes collègues me le permettent. D'abord, un, pour vous dire merci. De la façon que vous avez présidé les débats, on a vu votre vaste expérience. Et merci également au personnel de la commission, des commissions parlementaires, qui nous ont secondés. Merci aux collègues.

Un mandat d'initiative, ça demande un repli de nos formations politiques respectives et d'analyser selon nos compétences, notre formation et tout ça, les différents témoignages qui ont été livrés pour nous faire une tête.

Je me permets d'ajouter aux gens qui nous écoutent que chacun des membres de la commission va se replier sur ce qu'on a entendu, va se replier sur ce qu'on va lire, parce que les documents nous ont été fournis au fur et à mesure que les groupes venaient nous rencontrer. Et je pense que ce qui va ressortir de tout ça en bout de ligne, c'est le devoir de protection que le législateur se doit d'avoir pour l'ensemble de la communauté québécoise. Notre collègue d'Abitibi-Témiscamingue tout à l'heure a fait le processus de long en large de tout ce qui s'est produit depuis deux jours, avec énormément de points saillants.

Moi, en ce qui me concerne, je dois vous dire immédiatement que ce qui ressort de tout ça, je fais l'examen avec... avec ma façon de vivre et avec mon vécu de région, si vous voulez, où j'ai eu malheureusement à assister à une fermeture complète de toute industrie sur mon territoire. Et j'ai senti une volonté plus que manifeste de se battre, des gens de la communauté montréalaise, pour maintenir un fleuron qui est mis de l'avant par les différents gouvernements respectifs, le fleuron de la pétrochimie.

● *(18 heures)* ●

Également, ce qui me revient toujours en tête, c'est le fait que nous avons là un actif qu'énormément de pays à travers le monde aimeraient posséder, à savoir trois raffineries sur son territoire. Tous sont unanimes à nous dire que ces trois raffineries-là vont nous permettre, pour des années et des années à venir, d'avoir une production qui va satisfaire tous nos besoins domestiques. Et on a une demande, à savoir: Est-ce qu'on peut, demain, fermer une des raffineries? Et, nous, on a à se demander: Est-ce qu'il est possible pour nous de fermer ça, de permettre que ça disparaisse complètement sans amputer, si vous voulez, les besoins que le Québec, que nos enfants, nos petits-enfants auront éventuellement? Moi, je vous dis que, pour l'instant, c'est ce qui ressort davantage de tous ces travaux de la commission. Et, M. le Président, je pense que, avec tout ce qui nous a été donné, je pense que les membres de la commission vont véritablement jouer leur rôle de législateurs et de protecteurs des citoyens et des citoyennes du Québec en ayant en tête toute cette problématique-là.

Alors, je remercie tous et chacun d'avoir participé activement. Et je dois vous dire que l'ouverture qui a été manifestée notamment par... je reviens là-dessus parce que c'est un élément indissociable de nos travaux, à savoir l'ouverture qui a été manifestée par le ministère de l'Environnement, hein? L'Environnement est venu nous dire cet après-midi qu'il y aurait possibilité d'obtenir un délai de 18 mois, et le tout serait tout à fait légalisé, tout à fait légal, un délai de 18 mois. Il y a une fenêtre qui est ouverte à ce niveau-là. Et la question que tous et chacun alentour de cette table doivent se poser, c'est: Est-ce qu'on retient pour l'avenir cette possibilité-là de se doter d'une infrastructure qui permettra à l'ensemble des Québécois de dormir sur leurs deux oreilles en ne se demandant pas si éventuellement on peut manquer d'huile à fournaise en plein mois de mars, février ou janvier, de carburant pour nos voitures ou de d'autres produits dérivés, que des centaines d'entreprises ont besoin pour opérer leur industrie et faire en sorte que leur main-d'oeuvre demeure et soit toujours au travail?

M. le Président, je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté. Je remercie mes collègues également de leurs interventions, de leurs travaux. Et au plaisir de se rencontrer, puisqu'il y aura sûrement une suite au niveau des travaux de la commission.

Le Président (M. Paradis): Au niveau de la suite des travaux de la commission, je pense que chacun d'entre nous, s'il est capable, là, devrait concentrer sur le mandat de la commission, comme on l'a indiqué tantôt: la sécurité des approvisionnements. Moi, j'ai senti qu'il y avait une différence d'interprétation, ça fait que tentons, là, d'en arriver à une même interprétation de la sécurité des approvisionnements.

Deuxième élément problématique qui s'est posé: les calculs. Tu sais, on a tous des calculs qui varient légèrement. Au niveau du secrétariat, il y a un travail qui est fait présentement dans le but de rapprocher les chiffres pour qu'on en arrive à prendre une décision sur des chiffres sur lesquels on s'entend. Bien sûr, les autres dimensions, là, de nature communautaire, humaine, développement économique font partie, mais, en débutant, je pense qu'on aurait avantage à concentrer sur le mandat qu'on s'est confié, là, ensemble, sans évacuer les autres questions.

Je vous remercie tous et toutes, vous avez rendu le travail de la présidence facile et le travail du secrétariat, laborieux, comme d'habitude! Merci beaucoup!

Des voix: Ha, ha, ha!

(Fin de la séance à 18 h 4)