



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

MÉMOIRE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE RÉSERVOIRS ADDITIONNELS
D'ENTREPOSAGE DE PRODUITS LIQUIDES À MONTRÉAL-EST

présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Mars 2006
Montréal

Rédaction : Coralie Deny

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890

cremtl@cam.org

©2006

Fondé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pour mission la protection de l'environnement ainsi que l'amélioration des pratiques et politiques qui l'affectent, pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Pour ce faire, le CRE-Montréal regroupe plus d'une centaine de membres corporatifs qui adhèrent à sa mission et qui, dans un esprit de concertation et de partenariat, contribuent à la définition et à l'atteinte de ses objectifs.

Ainsi, le CRE-Montréal consacre ses efforts à travailler sur les grands enjeux environnementaux montréalais, comprenant entre autres le transport, les espaces verts et bleus, les matières résiduelles, les eaux usées et la pollution atmosphérique, dans un souci d'assurer et d'améliorer la qualité du milieu de vie de la population montréalaise.

Il est possible de retrouver tous les mémoires et communiqués de presse publiés dans les dernières années par le CRE-Montréal sur le site internet de l'organisme : www.cremtl.qc.ca. À signaler qu'en janvier de cette année, le CRE-Montréal, en collaboration avec d'autres organismes environnementaux, déposait un mémoire sur le Projet de Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère du gouvernement du Québec. La qualité de l'air fait donc partie des préoccupations de l'organisme.

L'aménagement du territoire de Montréal, et plus spécialement de l'Est de l'Île, nous montre qu'autrefois on accordait peu d'intérêt aux impacts des émissions atmosphériques des industries sur la santé publique et que les risques d'accident n'étaient pas pris en compte dans le zonage défini par les municipalités. À la décharge des administrateurs de l'époque, on peut évoquer le manque de connaissances et la confiance illimitée dans la technologie. À ces deux arguments, s'ajoute celui de la faible densité de population dans les environs.

Aujourd'hui, ces arguments ne tiennent plus : la toxicité des produits émis dans l'atmosphère est bien documentée, les accidents et incidents survenus au cours des dernières années démontrent que les systèmes de sécurité ont des failles et les résidences sont désormais aux portes des industries de Montréal-Est. D'une façon générale et dans une vision à moyen terme de Montréal, il est nécessaire de s'interroger sur la pertinence de poursuivre le développement de telles activités industrielles lourdes à si grande proximité du milieu de vie de près d'un tiers de la population québécoise.

Effets cumulatifs

Même si l'on peut constater une amélioration de la qualité générale de l'air dans l'Est au cours de la dernière décennie, il n'en demeure pas moins que pour plusieurs polluants, les concentrations dans l'Est demeurent élevées par rapport aux mesures prises ailleurs sur l'île (par ex. : SO₂, O₃, COV, Benzène). Plus particulièrement, concernant les COV, on note même une augmentation importante de la quantité émise en 2004, supérieure à la valeur de 2001¹. Concernant le benzène, on remarque une nette diminution entre 1998 et 2002, suivie d'une augmentation importante allant jusqu'à 58% en 2004. D'autre part, la concentration de ce produit reconnu dangereux pour la santé est nettement plus élevée dans cette partie de l'île de Montréal : 7,8ug/m³ dans l'est et 1,9ug/m³ au centre-ville².

Deux questions se posent :

- Premièrement, peut-on considérer que la situation est acceptable en termes de qualité de l'atmosphère simplement parce qu'elle tend à s'améliorer, les quantités de polluants émis dans l'air demeurant encore aujourd'hui très élevées?
- Deuxièmement, peut-on considérer négligeable la quantité émise en surplus de polluants par les nouveaux réservoirs de CANTERM, comme les COV (25 tonnes/an), sous prétexte que cela ne représente qu'une petite partie de la quantité totale émise dans l'Est (4500 tonnes/an) ?

À ces deux questions, nous pensons que la réponse est non, parce que dans une perspective de développement durable, un des objectifs principaux devrait être d'améliorer globalement la qualité de l'air ambiant jusqu'à ce qu'elle devienne acceptable d'un point de vue de santé

¹ Tiré de **DB43** VILLE DE MONTRÉAL. *Raffinage Chimie et Pétrochimie. Concentration des rejets industriels*, document présenté par M. Bourassa le 14 février 2006.

² Tiré de **DB42** VILLE DE MONTRÉAL. *Présentation de M. Bourassa du Service de l'environnement concernant la qualité de l'air dans l'est de Montréal*, 14 février 2006.

publique. Or, ce n'est pas en ajoutant des sources importantes d'émission à très grande proximité des milieux de vie de la population montréalaise qu'il sera atteint. L'effet cumulatif de toutes les sources d'émissions doit être pris en considération dans l'évaluation de la qualité de l'air ambiant, afin de s'assurer de l'amélioration globale de la qualité de l'air ambiant.

Zone de transition

Le hasard a voulu qu'un accident de grande envergure survienne récemment en Angleterre sur le site de Buncefield, situé à une quarantaine de kilomètres de Londres. Le feu qui a pris dans une vingtaine de réservoirs a entraîné la formation d'un nuage de fumée noire qui s'est propagé jusqu'à 120 km du site ; les résultats des analyses des échantillons pour déterminer le niveau de pollution sont toujours en attente. Lors de l'accident, 2000 personnes ont dû être évacuées. À noter que les plus proches résidences seraient d'après les données consultées à près de un kilomètre du site industriel. Par ailleurs, le site contenait le jour de l'explosion quelque 35 millions de litres de produits pétroliers.

La leçon principale à tirer de cet accident majeur est que même si l'occurrence est faible pour ce type d'accident, le risque zéro n'existe pas, même avec les plus hautes mesures de sécurité. La longue liste établie par SNC-Lavalin Environnement « Historiques des principaux accidents survenus de 1999 à 2004 » ne fait que le confirmer.

Il n'y a aucune mention dans le Plan d'urbanisme de Montréal concernant l'obligation de maintenir une zone tampon ou zone de transition entre l'industrie lourde et les résidences montréalaises. Le gouvernement québécois ne prévoit quant à lui qu'une bande maximale de 15 mètres³. Or, dans le cas du présent projet, il apparaît évident qu'un grand nombre des nouveaux réservoirs seraient placés dans l'arrière-cour des résidents du quartier (voir spécialement la zone notée K-2 Zone Ouest). L'accident de Buncefield nous montre aisément quelle serait l'ampleur du désastre si un accident d'un tel ordre devait survenir sur le site de Canterm. Non seulement, nous ne parlons pas en kilomètres mais en mètres pour la distance séparant les réservoirs et les habitants du quartier, mais en plus la quantité de produits pétroliers qui y serait entreposée s'élèverait à 470 millions de litres, soit plus de dix fois la quantité présente sur le site de Buncefield lors de l'accident en décembre 2005.

Le CRE-Montréal est donc d'avis qu'il faut dans le cas présent appliquer le principe environnemental de précaution et donc ne pas permettre l'installation de nouveaux réservoirs de produits pétroliers à une telle proximité des habitations.

³ Règlement sur les produits et les équipements pétroliers c. P-29.1, r.2 - Article 137 – Annexe 8
Conseil régional de l'environnement de Montréal