

Projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage
de produits liquides à Montréal - Est
par la compagnie Canterm Terminaux Canadiens inc.

DÉPÔT D'UN

MÉMOIRE

AUPRÈS DU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES ENVIRONNEMENTALES

PAR LE

COMITÉ PROMENADE BELLERIVE INC.

MONTRÉAL, LUNDI LE 13 MARS 2006

Comité Promenade Bellerive inc.

Montréal (Québec) H1L 3T2

AS : M. Yoland Bergeron, président

TABLE DES MATIÈRES

- Introduction3
- Le zonage4
- La pollution de l'air5
- Le camionnage de transit6
- Le site K – 3 et le quai # 947
- La Porte Est du parc Promenade Bellerive8
- Suggestions11
- Conclusion12

INTRODUCTION

Monsieur le Président, monsieur le commissaire, nous remercions la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de nous permettre de nous exprimer à propos du projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides à Montréal -Est de la Cie Canterm.

Le Comité du parc Promenade Bellerive est actif depuis les audiences du B.A.P.E. pour le quai récréatif à déversement occasionnel de neige dans le Saint-Laurent de 1982. Bien que nos principales préoccupations soient liées à la protection et à la promotion de ce magnifique espace vert et bleu qu'est la Promenade Bellerive face au parc National des Îles de Boucherville, le comité participe également au sein de notre collectivité à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement.

Par notre participation à ces audiences, nous souhaitons une fois de plus influencer les promoteurs et nos décideurs à investir dans nos quartiers de façon «respectueuse» envers les gens qui y ont élu domicile.

Le projet d'addition de réservoirs présentement à l'étude nous interpelle à cause des répercussions directes et indirectes, vécues et appréhendées, qui menacent déjà notre environnement et notre qualité de vie et ce, 24h par jour, 365 jours par année.

Explorons ensemble quelques difficultés qui affectent notre qualité de vie et affligent notre environnement.

LE ZONAGE

Lors de la consultation sur le plan d'urbanisme de Montréal, nous avons proposé des mesures de mitigation pour l'interface industrialo-résidentiel aux limites de Montréal-Est et de Tétreaultville. De même, lors du sommet de Montréal de 2002, les arrondissements de Mercier- Hochelaga- Maisonneuve ainsi que ceux de Montréal- Est, R.D.P. et P.A.T. ont convenu de favoriser davantage la mise en place de zones de transition entre les usages incompatibles. Ceci, afin de réduire les nuisances aux abords des zones industrielles en plus de soutenir les actions visant l'embellissement de ces dernières.

Malgré les bonnes intentions de tous les intervenants, un coup d'œil sur la carte du plan de zonage du règlement d'urbanisme de la ville de Montréal -Est nous ramène dans la réalité du siècle dernier. Nous constatons l'absence totale de zone de transition entre les zones industrielles # 10,56, de Canterm et les zones résidentielles # 52,53,54,55,58 des rues Georges V, David et du quartier de Tétreaultville. Physiquement, à Montréal-Est, c'est une clôture « **FROST** » qui protège le quartier résidentiel des nuisances industrielles.

Curieusement, cette réalité semble bien différente en ce qui concerne les sites industriels. En effet, un autre regard sur la carte du plan de zonage de la ville de Montréal -Est nous apprend que des zones de transition dans cette ville, ça existe.

En voici des exemples:

La note #1 de la carte des grilles de spécifications des règlements d'urbanisme de Montréal-Est qui stipule que tout établissement de transformation alimentaire, restaurant ou établissement hôtelier est spécifiquement **PROHIBÉ** à 200 mètres et moins de la limite de la carrière appartenant à la CUM en Zone # 5.

La note # 29 dit, entre autres, que tout usage relatif au raffinage de produits pétroliers et/ou à l'installation de réservoirs de stockage sur le terrain de produits pétroliers est spécifiquement **PROHIBÉ** dans le secteurs de la place Marien.(selon info à Mtl -Est)

La note # 23 prévoit une zone de transition de 150 mètres à la limite de la zone # 8, qui est aussi limitrophe au terrain du Golf Métropolitain.

Les usages **INTERDITS** dans cette zone sont les activités industrielles susceptibles de causer un incendie, une explosion ou un dégagement de substances supérieur à 1×10^{-4} à la limite de la zone industrielle légère selon les lignes directrices émanant du conseil canadien des accidents industriels majeurs.

La plus récente version du projet de Canterm propose maintenant des talus entre les réservoirs projetés et le quartier résidentiel. Curieusement, le talus sur le site K-3 s'arrête à la rue Bellerive. De la rue Bellerive jusqu'au quai # 94 de Canterm, c'est une magnifique clôture de maille galvanisée à chaud qui sert de zone tampon! Et rien d'autre! De toute façon, si le concept de talus sécurise certains, plusieurs questionnent leur volume démesuré par rapport au voisinage. Finalement, au lieu d'être ceinturé de réservoirs, le quartier serait emmuré par des talus sans doute eux aussi clôturés et donc inaccessibles.

LA POLLUTION DE L'AIR

Lors de la présentation à la population d'un projet similaire d'addition de réservoirs de produits pétroliers, la compagnie Pétro -Canada expliquait qu'il y aura une réduction des émissions de composés organiques volatils (cov), notamment le benzène, durant la période d'exploitation. Alors, **partagez notre stupéfaction en apprenant que malgré l'installation planifiée de récupérateurs de vapeurs, la Cie Canterm prévoit une augmentation des émissions dans l'air à partir de 2008.** Soulignons que selon les rapports disponibles, les rejets sur place des composés organiques volatils (cov) ont presque triplé entre 2002 et 2004.

Afin de contrer les impacts dus aux émissions atmosphériques associées aux réservoirs et lors des opérations de chargement des produits, le document du promoteur fait mention de récupération des vapeurs d'essence uniquement lors des remplissage des camions.

Des récupérateurs de vapeurs ne seront donc pas installés sur les immenses réservoirs prévus au projet Canterm ? Et sur les anciens non plus ?

De plus, l'augmentation anticipée du nombre de camions, trains et bateaux qui carburent au combustible fossile aura un impact non négligeable sur les épisodes de smog dans notre quartier. Sur son site Internet, Environnement Canada **reconnait** d'ailleurs que les émissions des navires peuvent être particulièrement préoccupantes près des villes portuaires. Tant pour les oxydes de soufre et les oxydes d'azote que pour les émissions de particules fines.

Au tableau 2.4 de l'étude d'impact du promoteur, nous apprenons qu'en 2005, les bateaux sont demeurés au quai Canterm 1370 heures et que lorsque le projet sera complété, ils y seront 2920 heures. Une augmentation d'environ **113%** par rapport à 2005.

De plus en 2005, toujours selon le tableau 2.4, il y a eu 42,168 mètres cubes de chargement dans les navires au K-3. Le promoteur prévoit des chargements dans les navires de 75,000 mètres cubes, soit une augmentation d'environ **78%**.

Lors des audiences, nous avons demandé à la commission si, à l'exemple du quai de chargement des camions, les installations portuaires étaient également munies de systèmes de récupération des gaz. Le promoteur a répondu par la négative, pour le présent comme pour le futur.

LE CAMIONNAGE DE TRANSIT

Lors des consultations sur le plan de camionnage de 1999 et des audiences du B.A.P.E. sur l'autoroute Notre-Dame de 2002, notre comité a présenté à chaque occasion un mémoire sur la problématique du camionnage de transit obligatoire 24h/24h sur la rue Notre-Dame dans les quartiers résidentiels de Longue Pointe et de Tétreaultville. Il en a été de même lors de la consultation sur le plan d'urbanisme de la ville de Montréal de 2004, ainsi qu'à la Commission sur le transport de la ville de Montréal de l'été 2005.

À chacune de ces tribunes, nous avons expliqué que l'adoption du plan de camionnage en 2000 a modifié de façon dramatique notre quotidien et que les problèmes reliés au camionnage ne cessent de croître depuis ce jour et pour cause.

La rue Hochelaga fut interdite au camionnage de transit de l'A-25 jusqu'à Georges V. Suite à la construction d'un écran antibruit, la voie de service de l'A-25 direction Nord fut également interdite au camionnage de transit à partir de la rue Notre-Dame, interdisant en même temps l'accès à la rue Sherbrooke Est. Soulignons que la route provinciale #138 qui se nomme rue Sherbrooke est aussi inaccessible en direction Est lorsqu'on arrive de l'Autoroute Souigny et ce, pour tous les types de véhicules. Ainsi le nombre de camions qui était jadis réparti sur les rues Sherbrooke, Hochelaga et Notre-Dame se retrouve concentré sur cette dernière, causant sans cesse de nombreux préjudices à la population riveraine.

Alors, partagez nos inquiétudes concernant l'augmentation anticipée du nombre de camions citerne au contenu plus que dangereux qui devront circuler sur la rue Notre-Dame entre le tunnel L.-H. Lafontaine et la rue Lakefield à travers nos quartiers strictement résidentiels, si le projet de Canterm se réalise.

Au cours de la première partie des audiences sur le projet Canterm, il fut question de rayon d'impact autour des réservoirs, de façon à estimer la zone potentiellement affectée en cas de catastrophe.

Puisque les camions citerne ne sont ni plus ni moins que des réservoirs mobiles, il serait intéressant d'établir le rayon d'impact de ceux-ci, afin de déterminer les itinéraires les plus sécuritaires à emprunter. Idéalement, le réseau autoroutier devrait être préféré à tout parcours en zone résidentielle.

Donc, les camions au contenu dangereux provenant de la Rive Sud qui veulent se rendre chez Canterm ou ailleurs dans l'est et vice-versa, devraient être interdits d'accès au pont Jacques-Cartier afin d'éviter le secteur résidentiel Montréalais au pied de ce dernier. Ils seraient aussi interdits sur la rue Notre-Dame à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Lakefield, puisque nous retrouvons un secteur résidentiel entre ces deux rues. Les camions citerne des États de New York ou du Vermont qui retournent chez eux après avoir fait le plein, devraient utiliser l'autoroute A-40 jusqu'à Décarie, puis traverser le pont Champlain.

LE SITE K- 3 ET LE QUAI # 94

Lors de la séance d'information tenue par le B.A.P.E. le 16 novembre 2005, le promoteur nous a répondu que le sol n'a pas besoin d'être compacté sous les futurs réservoirs, car au nord de la rue Sainte - Julie, le sous-sol offre un support adéquat, celui-ci n'étant pas le fruit de remblayages antérieurs. Alors, **partagez nos inquiétudes à l'égard des impacts potentiels lors du compactage du sol composé de remblais sur le site K-3 au sud de la rue Sainte - Julie, tant pour le bruit, les poussières et les vibrations.**

Dans sa présentation, le promoteur nous a vanté les mérites de l'aménagement de talus de terre. Le but étant d'améliorer l'aspect visuel et de réduire les risques de propagation des impacts en cas d'accident. La présence de talus pourra également réduire, dans le milieu environnant, la propagation des bruits générés pendant la phase d'exploitation. Nous pouvons donc présumer que si les talus sont érigés en début de phase de construction, ils pourront jouer leur rôle et ainsi absorber une partie des bruits inhérents à la construction des réservoirs. Tels que les bruits de compresseurs, de meules, de sablage au jet d'air comprimé, etc....

Malheureusement, plusieurs résidents ne pourront profiter des bienfaits estimés de ces écrans, car à la limite ouest du site K-3, de la rue Bellerive jusqu'au quai, aucun talus n'est prévu. Seule une clôture « FROST » sert de zone de mitigation.

De plus, quel sera pour notre quartier résidentiel, l'impact sonore généré par les pompes pas toujours silencieuses des bateaux amarrés au quai # 94 de Canterm, étant donné qu'il y en aura davantage et ce même la nuit et qu'aucun talus n'est prévu au sud de la rue Bellerive?

De plus, l'analyse des activités, aux installations portuaires du quai # 94 et sur les navires citernes amarrés, nous semble superficielle. Les activités de manutentions et les produits transférés sont semblables à ceux des terminaux terrestres et comportent donc eux aussi des risques d'accidents. À bien y penser, un navire citerne, ce n'est ni plus ni moins qu'un gros réservoir flottant. Alors, où sont les calculs de rayon d'impact autour des navires et les études de risques pour les résidents riverains du quai # 94.

Face aux risques potentiels, nous nous devons d'être cohérents et demandons l'érection d'un talus sur le site K-3, de la rue Bellerive jusqu'au quai # 94. Si l'espace est insuffisant dans le cadre du présent projet, il faudra le modifier en éliminant les deux réservoirs prévus à l'extrémité ouest de K-3.

Afin d'éviter une brèche dans le talus aux abords de la rue Georges V et Bellerive, nous demandons l'abandon de la porte qui permet l'accès des camions au bollard du quai # 93. Cette façon de faire est digne d'un autre siècle. Il y a moyen de procéder différemment à l'amarrage des navires. Par exemple, les gens chez Pétro-Canada, utilisent une passerelle sur pilotis, qui les isole du parc derrière l'hôtel de ville de Montréal -Est.

De cette façon, l'appareillage rapide des navires en cas **d'urgence** est grandement facilité.

PROJET « PORTE - EST » DU PARC PROMENADE BELLERIVE

Nous reproduisons ici une partie du mémoire déposé par le comité du parc Promenade Bellerive, à la consultation sur le plan d'urbanisme de la ville de Montréal de 2004. Les propositions concernant le projet **Porte - Est** du parc Promenade Bellerive sont le fruit de mûres réflexions. Elles découlent de différentes problématiques auxquelles sont confrontés les utilisateurs et les riverains du parc et ce, depuis plusieurs années.

Afin de restaurer la trame urbaine très négligée de ce quartier limitrophe au secteur industriel de Montréal-Est, nous proposons de prolonger le parc Promenade Bellerive au-delà de sa limite Est, et jusqu'à la rue Notre-Dame vers le nord.

Cette future ouverture sur ce magnifique horizon de verdure baignant dans le Saint-Laurent, à partir de la rue Notre-Dame à l'est de la rue Georges V permettra enfin une meilleure accessibilité aux nombreux sites d'intérêt, présents et futurs, tout en leur offrant une toute nouvelle visibilité. Le port de Montréal, la compagnie Olco / Canterm et la Cie RC Transport seront sollicités à titre de propriétaires et locataires pour certains espaces jouxtant la promenade Bellerive. Leurs contributions, jumelées à celles des villes de Montréal et de Montréal -Est, profiteront non seulement à l'ensemble des utilisateurs du parc qui s'attendent à de meilleurs services, mais aussi à tous les résidents qui depuis longtemps, souhaitent une amélioration tangible de la qualité de vie dans leur quartier.

Pour ce faire, nous suggérons la récupération du stationnement, jadis utilisé par l'Agence Métropolitaine de Transport, au sud de la rue Notre-Dame à l'est de Georges V, en demandant à la compagnie R.C. Transport, qui l'utilise actuellement, de déplacer ses activités sur les terrains à louer derrière son garage (propriété d'Olco / Canterm) ou ailleurs, loin des résidences. Ainsi nous réglerons d'un seul coup les problèmes de bruit, de poussière et de sécurité occasionnés par le va-et-vient des camions remorque sur ce site.

De la rue Notre-Dame, à travers le stationnement jusqu'au fleuve Saint Laurent, un sentier multifonctionnel paysagé longera l'arrière des résidences de la rue Georges V. Ainsi la piste cyclable de la rue Bellerive ira rejoindre, en site propre, celle de la rue Notre-Dame et deviendra plus sécuritaire pour les cyclistes qui actuellement zigzaguent sur les rues étroites Saint-Victor et Georges V.

Un centre de services, semblable au chalet situé près de la rue Lebrun, à l'extrémité ouest de la rue Bellerive, pourrait loger dans le bâtiment vacant au coin sud-est des rues Notre-Dame et Georges V. Soulignons que depuis l'aménagement de l'ancien dépôt de sel en espace vert et la conversion du Duc d'Albe en poste d'observation, nombreux sont aujourd'hui les visiteurs qui séjournent dans cette section du parc. Ils sont confrontés à l'absence de services, tels que les abreuvoirs, les toilettes, un abri contre la pluie ou pour se réchauffer l'hiver, et un stationnement.

De plus, afin de réduire l'impact visuel des installations pétrolières et portuaires, des mesures de mitigation paysagée seront les bienvenues au périmètre du stationnement, face à un ensemble immobilier coopératif de 135 logements récemment érigé.

CONCLUSION DU PROJET PORTE - EST

- Le projet **Porte - Est** du parc Promenade Bellerive se veut un trait d'union accueillant entre les villes de Montréal et de Montréal -Est, tout en mettant fin à la présente désolation du dit lieu.
- Il permet le désenclavement des résidences coincées entre les industries, tout en améliorant sensiblement leur cadre de vie, tel que réclamé lors du sommet de 2002.
- Les utilisateurs du parc auront accès aux mêmes services, offerts à l'extrémité - ouest de la Promenade Bellerive.
- Les utilisateurs de la piste cyclable seront plus en sécurité.
- Les partenaires, tels la compagnie Olco / Canterm, R.C. Transport, le port de Montréal, la Ville de Montréal et la ville de Montréal -Est en profiteront collectivement pour embellir leur image commerciale.

NOS SUGGESTIONS

1. Modifier le plan de zonage de la ville de Montréal –Est, afin d’ajouter à tout le territoire résidentiel des spécifications semblables à celles de la note # 23 de la grille des spécifications de la réglementation d’urbanisme. Cette note prévoit une zone de transition de 150 mètres, en plus d’y interdire les activités industrielles susceptibles de causer un incendie, une explosion ou un dégagement de substances supérieur à 1×10^{-4} , selon les lignes directrices émanant du conseil Canadien des accidents industriels majeurs.
2. Fermer immédiatement le stationnement de camions remorque du site K-2 au sud de la rue Hochelaga. Le déplacer au stationnement inutilisé des sections #73,74,75 du Port de Montréal, situé à quelques pas du terminal Cast.
De cette façon nous éviterons le va-et-vient de tous ces camions et tous les inconvénients qui s’en suivent sur la rue Notre-Dame à travers nos quartiers résidentiels et ce, 24 heures par jour, 365 jours par année.
3. Fermer immédiatement le stationnement de camions citerne du site K-3 au sud de la rue Notre-Dame. Si possible le déplacer sur le site du K-5 près du garage de la Cie RC Transport. Donc, loin du quartier résidentiel, de la piste cyclable (route verte # 5) et par conséquent, moins bruyant, moins poussiéreux et plus sécuritaire.
4. Aménager, à des fins de parc récréatif, le terrain de stationnement du site K-3 au sud de la rue Notre-Dame. Intégrer cet aménagement au parc Promenade Bellerive. Unir les deux espaces par des sentiers pédestres et cyclables, tel que nous l’avons proposé lors des consultations sur le plan d’urbanisme de la ville de Montréal.
5. Demander à l'**Agence canadienne d'évaluation environnementale**, de tenir des audiences publiques concernant le projet Canterm, sur les terrains de juridictions fédérale du site K-3.

CONCLUSION

Dans le document “**Comment rédiger un mémoire**” on pose la question suivante:

Selon vous, ce projet devrait – il être autorisé ?

Et bien, selon nous, non seulement ce projet doit être refusé, mais jamais en 2005 un tel projet si près d’un quartier résidentiel n’aurait dû être élaboré.

Par quelle gymnastique bureaucratique arrive-t-on à faire abstraction d’une population qui habite et vit de l’autre côté de la clôture « Frost » ?

Depuis plusieurs années, nos concitoyens sont témoins d’une industrialisation insouciance à leur égard. Malgré les plaintes maintes fois renouvelées aux multiples instances tant municipale, provinciale que fédérale, les solutions à nos problèmes de qualité de l’environnement tardent à venir.

Alors, à quoi bon penser en rajouter, il y a longtemps que le réservoir déborde.