

**Projet de construction de réservoirs de produits pétroliers à  
Montréal-Est par la compagnie Canterm**

**Mémoire présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

Par

*Collectif en environnement Mercier-Est*

MARS 2006

## **INTRODUCTION**

Conscients que la qualité de vie d'un quartier ou d'une communauté dépend largement de l'engagement de ses résidants, des citoyens, des citoyennes ainsi que des organismes du milieu se sont regroupés, il y a une quinzaine d'années, pour former un comité connu maintenant sous le nom de Collectif en environnement Mercier-Est. Le Collectif travaille activement à la promotion des valeurs environnementales ainsi qu'à la défense et à l'amélioration de la qualité de vie de la population de Mercier-Est et de ses environs.

La situation géographique particulière du quartier, à proximité d'une zone regroupant plusieurs industries lourdes, a incité le Collectif à s'intéresser étroitement aux questions touchant la sécurité publique et à s'engager auprès de plusieurs instances industrielles, institutionnelles et communautaires : Comité mixte municipal industriel de l'Est de Montréal (CMMI), Comité de liaison industriel et communautaire (CLIC), Comité ZIP Jacques-Cartier, Solidarité Mercier-Est, etc.

### **Le projet**

Avec la construction des 14 nouveaux réservoirs, Canterm prévoit presque doubler sa capacité d'entreposage qui passerait de 240 millions à 469 millions de litres. Les volumes livrés seraient de 3,1 milliards de litres par rapport aux 1,8 milliards actuels. Sept de ces réservoirs seront situés à quelques dizaines de mètres d'une zone habitée par plus de 300 personnes, adultes et enfants.

### **Canterm**

Alors que, depuis plusieurs années, le milieu industriel multiplie les initiatives en vue de se rapprocher de la communauté environnante, la compagnie Canterm - qui semble mal interpréter la notion de rapprochement - met de l'avant un projet qui augmente les nuisances et les risques pour la population, en se rapprochant physiquement des milieux de vie. Ce projet va à l'encontre des règles élémentaires qui devraient régir une relation de bon voisinage entre l'industrie et la communauté, règles qui semblent faire de plus en plus consensus entre les différents acteurs industriels, communautaires et institutionnels. La première de ses règles consiste en la nécessité d'établir une zone de transition – sécuritaire et esthétique, entre les activités industrielles et les zones résidentielles. La deuxième touche les attitudes d'ouverture et de transparence dont l'industrie doit faire montre dans ses relations avec la communauté. À cet égard Canterm ne se situe pas en très bonne position au palmarès des bons voisins.

Lors des premiers contacts avec les dirigeants, en février 2005, en vue de discuter du projet, certains membres du Collectif ont fait face à des atermoiements et des résistances. De même, en dépit de sa proximité avec une zone habitée, la compagnie n'a pas cherché dans le passé à établir des liens avec les résidants. Ce n'est d'ailleurs qu'au moment de l'élaboration de son projet que Canterm a déposé sa demande pour faire partie de l'Association industrielle de l'est de Montréal (AIEM), laquelle entretient des liens

concrets et soutenus avec le milieu. La nomination d'un directeur à la Santé, Sécurité et Environnement, aussi louable soit-elle, suscite la même interrogation : pourquoi maintenant?

### **Prétentions écologiques**

En ce qui concerne les prétentions écologiques de Canterm, elle suscite le même scepticisme, puisque, quel que soit le type de carburant utilisé, il en résulte une augmentation des gaz à effet de serre. Le gain environnemental résultant de l'utilisation des biocarburants se trouve malheureusement annihilé par l'augmentation de la consommation, qui est la raison d'être de ce projet. Quoiqu'il en soit, ce souci écologique de Canterm se traduit concrètement par une augmentation des émissions atmosphériques et des nuisances pour la population environnante, sans compter les risques accrus d'accidents majeurs.

### **ZONE DE TRANSITION ET SÉCURITÉ**

Depuis une dizaine d'années des citoyens et des citoyennes qui participent aux travaux de différents comités (CLIC, CMMI, SM-E, Conseil d'arrondissement, etc...) revendiquent des zones de transition entre les secteurs résidentiel et industriel lourd. La Ville de Montréal, dans son plan d'urbanisme, et plus spécifiquement dans la Planification détaillée Mercier-Est, fait état de cette préoccupation maintes fois exprimée par la population.

À la page 12 du **Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (partie II, chapitre 20 de l'Arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles- Montréal-Est, Septembre 2005)**, on présente la troisième orientation locale d'aménagement de la section 20.3.3,

#### **20.3.3 L'optimisation des espaces industriels et la gestion de leurs interfaces avec les milieux de vie.**

Certains secteurs d'emplois sont très dynamiques et affichent de bonnes concentrations d'emplois alors que d'autres sont occupés par des entreprises à caractère extensif offrant peu d'emplois et générant des nuisances, par exemple les sites d'entrepôt. Certaines de ces entreprises avoisinent des quartiers résidentiels. Le Plan d'urbanisme souhaite donc optimiser l'utilisation des espaces industriels tout en s'assurant de la gestion de leurs interfaces avec les milieux de vie.

Et à la page 13 de la même section, le neuvième objectif se lit de la façon suivante :

#### **Objectif - Assurer la gestion des interfaces avec les milieux de vie**

À plusieurs endroits sur le territoire, des usages industriels générant de nuisances visuelles, sonores ou olfactives cohabitent avec des milieux de vie. Les interfaces sensibles, existantes et appréhendées, sont illustrées sur la carte synthèse des enjeux locaux. Afin d'améliorer la cohabitation entre les secteurs industriels et les milieux de vie, le Plan propose des dispositions réglementaires.

#### Action

- 9.1 Modifier les dispositions réglementaires relatives à :
- . la détermination de distances séparatrices minimales ;
  - . l'interdiction de certains usages à proximité des résidences ;
  - . l'aménagement de zones tampons ;
  - . la gestion des nuisances visuelles, sonores et olfactives.

Des orientations similaires, quoique de portée plus générale, se retrouvent dans le chapitre sur l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve du **Plan d'urbanisme**. La quatrième orientation de la section **Planification détaillée Mercier-Est** de ce même plan d'urbanisme se lit comme suit :

Éliminer les nuisances occasionnées par les industries et le camionnage tout en améliorant la quiétude des milieux résidentiels.

Un peu plus bas dans la même section on peut lire ce qui suit :

Le secteur appelle finalement un certain nombre d'interventions visant l'amélioration de la qualité de vie dans les milieux résidentiels, notamment au sein des secteurs à revitaliser. En particulier, afin de réduire le camionnage à l'est du secteur et sur la rue Notre-Dame, une étude d'impact doit être réalisée. De même, des mesures d'atténuation des nuisances occasionnées par les activités industrielles et portuaires à proximité des milieux résidentiels doivent être étudiées. Dans les deux cas, toutefois, la détermination des actions à mener concerne également l'arrondissement de Rivières-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles—Montréal-Est et l'Administration portuaire de Montréal. Pour ce faire, il y a donc lieu d'établir un mécanisme de concertation.

Le projet de Canterm nous semble contraire aux orientations établies par la Ville de Montréal dans son Plan d'urbanisme. De plus, il est incompatible avec le projet de revitalisation de cette partie du quartier Mercier-Est que la Ville de Montréal compte réaliser dans les prochaines années. En ce qui concerne les droits acquis dont se prévalent certaines industries, il nous apparaît inconcevable que ces droits aient préséance sur les droits des citoyens à un environnement sain et sécuritaire.

Quant à nous, pour des raisons évidentes de sécurité, nous demandons, en attendant que des orientations claires quant à l'aménagement du territoire soient édictées par les villes, que toute nouvelle installation industrielle soit permise en autant que les rayons d'impact

déterminés par les scénarios alternatifs, les scénarios les plus probables d'accidents, ne touchent pas les secteurs résidentiels quel que soit le zonage des terrains en cause. La sécurité des citoyens devrait primer sur toute autre considération.

Nous devons avoir présent à l'esprit l'accident de Hemel Hempstead près de Londres, terminal pétrolier exploité par Total SA et Texaco deux des plus grandes pétrolières de la planète dont les normes de sécurité sont très élevées. Cet accident pourrait survenir ici-même.

## **Navires**

De plus, nous sommes particulièrement préoccupés par l'absence d'études sur la sécurité liée au chargement et au déchargement des bateaux. L'augmentation prévue des activités portuaires et du transport des produits pétroliers se traduira par un accroissement des nuisances et des risques d'accidents. Nous concevons mal que l'évaluation de ces risques soit soustraite à l'examen public, compte tenu de la proximité des installations portuaires.

## **QUALITÉ DE L'AIR**

Cet extrait est tiré du **Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : chapitre 20. Arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est. Septembre 2005,**  
Page 4 section 20.2:

Enfin, la dernière orientation liée à un environnement sain est particulièrement pertinente dans le contexte de l'arrondissement. En effet, la qualité de l'eau en rive et la protection des berges et des zones inondables, la pollution atmosphérique attribuable à l'industrie pétrochimique et la contamination des sols sont des problématiques importantes à Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est.

Depuis quelques années la pointe est de l'île de Montréal remporte les honneurs pour le nombre de jours où la qualité de l'air est mauvaise selon l'indice IQA du Réseau de surveillance de la qualité l'air : 36 jours en 2004, 43 jours en 2002. En 2004 la qualité de l'air n'a été bonne que 147 jours. Ces données nous semblent encore plus préoccupantes à la lumière du tableau suivant tiré du **Portrait de l'état de santé de la population de Mercier-Est sur le territoire du CLSC Mercier-Est Anjou** du CSSS de la Pointe-de-l'Île.

**TAUX D'HOSPITALISATION PAR PRINCIPAUX DIAGNOSTICS, MERCIER-EST 2001-2002  
(POUR 10 000 - LES TAUX NE SONT PAS AJUSTÉS), SUPÉRIEUR À MONTRÉAL**

	Mercier-Est Total	Montréal Total
Maladies de l'appareil circulatoire (infarctus, angine, AVC, maladies des artères)	192,5	145,0
Maladie du système nerveux et des organes des sens	150,7	131,0
Maladies de l'appareil digestif	138,1	115,4
Tumeurs (poumon, sein, colon, rectum, prostate)	133,5	111,5
Maladies de l'appareil respiratoire (asthme, MPOC)	128,7	93,0
Complications de la grossesse et de l'accouchement	125,5	150,2
Maladies des organes génito-urinaires	87,3	77,2
Lésions traumatiques et empoisonnements	84,9	83,6
Troubles mentaux	79,1	51,4
Maladies du système ostéo-articulaire, des muscles	73,1	68,7
Maladies endocriniennes, de la nutrition et du métabolisme	23,2	18,0
Maladies de la peau et du tissu cellulaire sous-cutané	19,4	18,0
Maladies infectieuses et parasitaires	18,4	14,1
Anomalies congénitales	10,4	9,7
<b>Global</b>	<b>1473,6</b>	<b>1286,6</b>

*Note : L'asthme est responsable du plus grand nombre d'hospitalisation chez l'enfant ; le taux de prévalence du diabète est de 6,1 % pour Mercier-Est contre 5,7 % pour l'Île de Montréal*

Ces chiffres éloquentes sont pour le moins préoccupants pour nous citoyens de Mercier-Est, particulièrement en ce qui concerne les maladies de l'appareil respiratoire et l'asthme chez l'enfant.

La recherche actuellement en cours - menée par la Direction de la santé publique de Montréal – sur l'excès de maladies respiratoires observé dans les secteurs de Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est et Mercier-Est/Anjou fait déjà ressortir des résultats inquiétants. Pour les maladies respiratoires avec sibilances, on observe chez les enfants âgés de 0 à 9 ans une augmentation des taux d'hospitalisation durant la période 2000-2004 comparativement à 1995-2000. On observe également un accroissement important des hospitalisations pour les diagnostics non respiratoires entre 1995 et 2004. Fait plus significatif, les secteurs de recensement près de la zone industrielle de Montréal-Est affichent les taux les plus élevés de maladies respiratoires avec sibilances chez les 0-9 ans entre 1990 et 2004.

Nous savons que, d'un point de vue scientifique, il est difficile de faire une corrélation directe entre ces chiffres et les émissions de polluants de la zone industrielle de Montréal-Est, mais en dépit de cette incertitude il convient d'appliquer le principe de précaution et de travailler à l'amélioration de la qualité de l'air de notre quartier.

En 2005 Canterm a rejeté dans l'atmosphère 63,7 tonnes de polluants volatils, les composés organiques volatiles (COV), provenant des livraisons de produits pétroliers. Pour mieux juger de la quantité de produits volatilisés convertissons les, de manière approximative, en litres d'essence : ces 63,7 tonnes de COV correspondent à 91 000 litres d'essence, de quoi parcourir 910 000 km si votre voiture consomme 10 L au 100 km.

En 2002 Canterm a laissé échapper 23,3 tonnes de COV. En 2005 les émissions ont atteint 63,7 tonnes de COV. À la fin du projet, si la tendance se poursuit, les émissions atteindront les 120 tonnes de COV par année. Par ailleurs, l'ensemble des émissions de COV de la zone industrielle dépasse les 4000 tonnes annuellement. À cela il faut aussi ajouter les centaines de tonnes de SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>... qui sortent annuellement des cheminées des compagnies de cette zone industrielle.

Compte tenu des faits mentionnés ci-haut, nous demandons que tout nouveau réservoir, quel que soit leur emplacement dans la zone industrielle de Montréal-Est, soient construits avec les technologies les plus avancées tant au point de vue étanchéité que récupération des vapeurs.

## **QUALITÉ DE VIE**

Nous citons à nouveau un extrait de la section **Planification détaillée Mercier-Est** du **Plan d'urbanisme** de la Ville de Montréal :

Le secteur appelle finalement un certain nombre d'interventions visant l'amélioration de la qualité de vie dans les milieux résidentiels, notamment au sein des secteurs à revitaliser. En particulier, afin de réduire le camionnage à l'est du secteur et sur la rue Notre-Dame, une étude d'impact doit être réalisée.

Nous nous permettons de citer ici un extrait du mémoire déposé conjointement par le Collectif en environnement Mercier-Est et le Comité de la promenade Bellerive lors des consultations sur le Plan de transport de la Ville de Montréal qui se sont tenues à l'été 2005 :

### **LE QUARTIER MERCIER-EST**

Le quartier Mercier-Est est délimité par l'autoroute 25 à l'ouest et la zone industrielle de l'arrondissement de Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est (bientôt Ville de Montréal-Est) à l'est, au sud par le fleuve Saint-Laurent et au nord par l'arrondissement Anjou. Le quartier est donc enclavé à l'ouest et à l'est par deux importants générateurs de pollution que sont l'autoroute 25 et les industries chimiques et pétrochimiques. Il est également traversé d'est en ouest par deux artères importantes, la rue Sherbrooke (route 138) et la rue Notre-Dame ainsi que par une voie ferrée du Canadien National. Mercier-Est est un quartier à vocation résidentielle où vivent plus de 41 000 personnes dont 15,7 % sont âgées de 65 ans et plus (statistiques de 2001). On y retrouve des activités commerciales de proximité. Le quartier est desservi par une station de métro, la station Honoré-Beaugrand, terminus de plusieurs lignes d'autobus. L'importante circulation de véhicules motorisés, majoritairement de transit, affecte la qualité de vie des résidents du quartier (sécurité routière, bruit, pollution atmosphérique...). La question du transport est devenue une préoccupation majeure pour la population du quartier.

Dans les pages qui suivent nous soulevons certaines problématiques rencontrées dans notre quartier et proposons des pistes de solution. Nous sommes conscients que la consultation porte plus spécifiquement sur la vision proposée par la Ville quant au transport à Montréal. Nous avons voulu, par la présentation d'exemples concrets et l'énoncé de pistes de solution, faire ressortir l'écart entre les réalités vécues au quotidien par les résidants du quartier et la vision véhiculée par la Ville.

## **Rue Notre-Dame**

La rue Notre-Dame, entre l'autoroute 25 et la rue Georges V, traverse un secteur principalement résidentiel. Il importe donc de mettre en place des mesures visant à accroître la sécurité des piétons et des cyclistes qui veulent se rendre sur la Promenade Bellerive, celle également des enfants qui se rendent à l'école et des personnes âgées (plus de 15 %) qui aimeraient profiter de la Promenade Bellerive et des parcs adjacents. Afin d'assurer la quiétude des résidants et revitaliser ce secteur du quartier, compte tenu de l'*Étude environnementale de bruit communautaire* réalisée par le Laboratoire d'audiologie de l'Université de Montréal à la demande de citoyens du secteur Pierre-Tétreault ainsi que l'*Avis de santé publique concernant le bruit communautaire dans le secteur Pierre-Tétreault* rendu public par le Département de santé publique de Montréal-Centre, il est **impératif** de :

Réduire de six à quatre voies la largeur de ce tronçon de la rue Notre-Dame. Matins et soirs aux heures de pointe les véhicules peuvent rouler sur trois voies grâce à une signalisation qui interdit le stationnement et même les arrêts sur la rue Notre-Dame de 8h00 à 9h30 vers le centre-ville et de 16h00 à 18h30 vers la partie est de l'île. Comment peut-on expliquer la présence de trois voies dans notre quartier alors qu'il n'y en a que deux vers le centre-ville, deux de Georges V à la rue Richard (zone principalement industrielle) vers l'est et une seule voie plus à l'est?;

Uniformiser l'horaire de la circulation des camions sur tout le tracé de la rue. À **court terme** nous insistons pour transposer sur ce tronçon de la rue Notre-Dame la réglementation actuellement en vigueur dans l'arrondissement Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est qui interdit le camionnage de 19h00 à 7h00 sur la rue Notre-Dame entre les rues Lakefield et Saint-Jean-Baptiste. À **moyen terme** nous demandons que le camionnage soit interdit en tout temps sur la rue Notre-Dame à l'est de l'autoroute 25 jusqu'à Lakefield comme c'est le cas actuellement de Saint-Jean-Baptiste jusqu'au bout de l'île. Tous les camions en provenance du centre-ville ou des installations du port devraient obligatoirement utiliser les autoroutes 25 et 40 pour se rendre dans la zone industrielle de l'est de Montréal;

Relocaliser les entrepôts appartenant aux industries agroalimentaires (Econogros) situés sur la rue Notre-Dame en plein coeur de ce secteur et qui



gènèrent une circulation intense de camions utilisant obligatoirement les rues résidentielles avoisinantes pour avoir accès au stationnement des entreprises. De telles activités industrielles sont incompatibles avec la vocation résidentielle de ce secteur du quartier;

Assurer une surveillance policière accrue afin de faire respecter la limite de vitesse des véhicules. La limite de vitesse de 50 km/h sur ce tronçon de la rue Notre-Dame, dont l'objectif est de réduire le bruit et les vibrations dus aux véhicules, est très peu respectée. Plusieurs feux de circulation sont inopérants la nuit et la fin de semaine, augmentant d'autant la fluidité du trafic et la vitesse des véhicules. Ceci expliquerait en partie l'utilisation fréquente des freins-moteur de la part des camionneurs afin d'immobiliser leurs véhicules au feux rouges et ce malgré la présence d'un panneau de signalisation les enjoignant à ne pas utiliser ce genre de freins;

Moderniser les feux de circulation et améliorer le revêtement de la rue Notre-Dame.

### **Secteur Georges V (délimité par les rues Lakefield, Georges V, Sherbrooke et par le fleuve)**

On entend également le bruit particulièrement incommodant des camions lourds qui montent la pente (de la rue Georges V en direction nord) et de ceux qui la descendent en utilisant leurs freins-moteur. Bien que l'aménagement d'une zone tampon avec buttes, arbres et arbustes, en bordure ouest de la rue Georges V, ait réduit significativement les nuisances reliées aux activités de l'entreprise Lafarge, certaines problématiques (odeurs, poussières et bruits de « cognage » en provenance des camions) sont toujours présentes. De plus, le voisinage immédiat du secteur compte des stationnements et des terrains remplis de conteneurs. De nombreux camions circulent vers la rue Lakefield et sortent des stationnements, produisant odeurs, bruits et poussières. Dans ce seul secteur nous retrouvons les entreprises suivantes : Transport RC (camions), Terminal Olco (port), Terminal Olco (distribution), Bituflex (distribution), Terminal Lafarge Canada Inc., Terminal Montréal-Est (port), Mines Selene (distribution de sel), et Econord (recyclage de déchets). Toutes ces entreprises génèrent un va-et-vient de camions inacceptable dans un quartier résidentiel. Nous proposons donc :

L'aménagement d'une voie d'accès en site industriel propre (à l'est des installations de la compagnie Lafarge, par exemple) qui donnerait à ces industries un accès privilégié à la rue Sherbrooke et à l'autoroute 40 (sous réserve que cette voie ne se prolonge pas jusqu'à la rue Notre-Dame);

De revoir la situation du stationnement des entreprises de camionnage dans le secteur et ses environs et relocaliser ces activités.

Ce long extrait a pour but de bien camper la problématique du transport dans notre quartier. Depuis des années des résidents réclament des modifications au Plan de transport de la Ville de Montréal; malheureusement la ville tarde à entreprendre l'étude d'impact promise, condition pourtant essentielle à la mise en œuvre d'un véritable plan d'action.

### **Canterm et le camionnage**

Dans son étude d'impact, Canterm affirme que son projet entraînera une diminution nette du camionnage dans le secteur. Cet argument nous semble fallacieux dans la mesure où la compagnie ignore l'emplacement du stationnement qui recevra les camions actuellement garés sur sa propriété. Si Canterm avait fait preuve de transparence sur la question du transport elle aurait sollicité ces compagnies de transport pour qu'elles participent aux présentes audiences et qu'elles nous éclairent sur cette question. Conséquemment la prétention de Canterm quant à une diminution du camionnage ne nous apparaît pas fondée.

Ce projet pourrait au contraire induire une augmentation du camionnage dans les quartiers environnants. Compte tenu de la problématique préexistante dans ce secteur et des doléances maintes fois exprimées par la communauté, cet ajout nous apparaît inacceptable. Nous demandons depuis des années l'interdiction complète du camionnage sur la rue Notre-Dame. La seule solution acceptable serait que Canterm se joigne à nous pour faire pression sur le ministère des Transports du Québec, sur les autorités municipales et sur le Port de Montréal pour modifier le Plan de camionnage afin de détourner les camions des secteurs résidentiels. L'engagement de l'AIEM et des compagnies concernées dans la recherche de solutions à ce problème serait également souhaitable.

## CONCLUSION

Depuis plusieurs années le milieu industriel de l'est de Montréal fait montre d'initiatives louables en vue de se rapprocher de la communauté environnante. Un nouvel esprit d'ouverture et d'échange a graduellement vu le jour et s'est concrétisé notamment par la mise en place de divers comités de liaison industriels et communautaires.

La compagnie Canterm, par son projet, semble avoir mal interprété la notion de rapprochement, qu'elle a prise au pied de la lettre. En effet, c'est à quelques dizaines de mètres d'une zone habitée qu'elle compte installer plusieurs de ses nouveaux réservoirs, exposant ainsi de nombreux résidants à des nuisances et des risques d'accidents accrus.

Nous croyons que l'est de Montréal n'a que trop subi les effets négatifs d'un aménagement à courte vue, incohérent, et conçu le plus souvent sans égard pour la population qui y réside. Ce projet, à notre avis, perpétue ce préjudice; c'est pourquoi nous nous y opposons.