

COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST

2735, rue Aubry, Montréal (Québec) H1L 6P6



Mémoire

Sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est

Présenté

au

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

par

Le Collectif en environnement Mercier-Est

Le 23 février 2018



Présentation du Collectif en environnement Mercier-Est

Le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) est un regroupement de citoyennes et de citoyens qui œuvrent à l'amélioration de la qualité de vie du quartier Mercier-Est. Le CEM-E s'intéresse activement aux questions relatives à l'environnement et à l'aménagement urbain dans une perspective de développement durable.

Le quartier Mercier-Est

Le quartier Mercier-Est se situe dans la partie est de l'île de Montréal. Il est délimité, à l'ouest, par l'autoroute 25, à l'est, par la zone industrielle de la Ville de Montréal-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. Le quartier Mercier-Est 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 près de 43 000 personnes dont plus de 17 % sont âgées de 65 ans et plus (statistiques de 2013). On y retrouve des activités commerciales de proximité. Le quartier est desservi par la station de métro Honoré-Beaugrand, terminus de plusieurs circuits d'autobus.

Préoccupations citoyennes

1- Aménagement sécuritaire du territoire

Depuis plus de vingt ans, des citoyens et des citoyennes de l'est de Montréal soulèvent l'absence de cadre réglementaire régissant l'implantation d'activités industrielles comportant des risques technologiques importants à proximité de zones résidentielles, commerciales ou institutionnelles. Force est de constater encore aujourd'hui l'inaction des autorités publiques relativement à cet enjeu crucial pour la population de l'est de Montréal. Ce cadre réglementaire permettrait une étude plus rigoureuse des projets industriels, commerciaux, institutionnels ou résidentiels en milieu urbain. Il spécifierait le type d'usage du sol permis dans ces secteurs et établirait des zones



tampons. Cette absence de cadre réglementaire fait en sorte qu'on autorise toujours la construction de résidences à l'intérieur de rayons d'impact de même que l'ouverture d'un service de garde à moins de 30 mètres de réservoirs de produits pétroliers. (Garderie Les Glycines, rue Hochelaga, Montréal-Est).

Les pouvoirs publics ont la responsabilité de protéger la population. Cette responsabilité ne devrait pas être déléguée exclusivement à des organismes de concertation agissant sur une base volontaire ou aux seules entreprises, selon le principe de l'autorégulation.

2- Qualité de l'air dans l'est de Montréal

Au début des années 2000, la pointe est de l'île de Montréal remportait la palme du nombre de jours au cours desquels la qualité de l'air était mauvaise selon l'indice IQA du Réseau de surveillance de la qualité l'air de la Ville de Montréal: 43 jours en 2002, 36 jours en 2004. En 2004 la qualité de l'air n'a été bonne que 147 jours.

À la même époque, le CSSS de la Pointe-de-l'Île rendait publique une étude sur les taux d'hospitalisation de la population de l'est de l'île. Les secteurs de recensement près de la zone industrielle de Montréal-Est affichaient les taux les plus élevés de maladies respiratoires avec sibilances chez les 0-9 ans entre 1990 et 2004.

Depuis lors, la qualité de l'air dans l'est de Montréal s'est améliorée. La fermeture de la raffinerie Shell explique-t-elle à elle seule cette amélioration? Il n'en demeure pas moins que la qualité de l'air dans l'est de l'île demeure moins bonne qu'ailleurs dans l'île et que les taux d'hospitalisation, selon l'enquête TOPO 2012, sont toujours plus élevés dans l'est de Montréal.

Bien que, d'un point de vue scientifique, on ne puisse établir une relation de cause à effet entre ces chiffres, les taux d'hospitalisation et les émissions de polluants de la zone industrielle de Montréal-Est, il convient d'appliquer le principe de précaution et de travailler à l'amélioration de la qualité de l'air dans l'est de Montréal.

Chaque nouvelle industrie qui s'implante dans l'est de Montréal contribue à l'augmentation de la pollution atmosphérique dans le secteur. L'accroissement des activités au port de Montréal, du stockage, de la manutention et du transport de produits pétroliers (Vopak, Valero, Shell, CIAM à



venir), ainsi que l'ajout prochain des usines de biométhanisation et de compostage augmenteront les rejets polluants dans l'atmosphère.

Après les progrès réalisés au cours des dernières années sur le plan de la qualité de l'air, assisterons-nous à un retour en arrière ?

Le CEM-E demande à l'Administration portuaire de Montréal (APM) d'accélérer le déploiement des bornes électriques permettant aux navires à quai de se raccorder au réseau d'Hydro-Québec afin d'éviter de brûler du bunker, carburant maritime très polluant, pour le fonctionnement de leurs équipements et ainsi limiter les émissions polluantes liées notamment au projet de CIAM.

3- Modes de transport du carburant

Les modes de transport du carburant privilégiés par le promoteur sont l'oléoduc de la compagnie Pipeline Trans-Nord inc. (PTNI) pour la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau, le train et la barge pétrolière pour la desserte de l'aéroport Pearson de Toronto et les camions-citernes à partir de l'aéroport Montréal-Trudeau pour la desserte de l'aéroport d'Ottawa et de Mirabel. Selon le promoteur, l'utilisation des camions-citernes pour acheminer le carburant vers l'aéroport Montréal-Trudeau se ferait de façon exceptionnelle et uniquement lors de la mise hors service de l'oléoduc pour cause d'entretien ou de défectuosité.

Oléoducs TPNI et CIAM. Le CEM-E s'interroge sur la fiabilité de l'oléoduc de PTNI, datant de 1952, pour le transport du carburant vers l'aéroport M-T. Cet oléoduc, propriété d'un tiers qui échappe à la responsabilité de la CIAM, a fait à plusieurs reprises la une de l'actualité en raison de fuites répétées et de problèmes de surpression. En septembre 2016, deux des commissaires de l'Office national de l'énergie (ONÉ) ont d'ailleurs recommandé sa fermeture temporaire jusqu'à ce que l'exploitant se soit conformé aux ordonnances de sécurité émises par l'organisme fédéral.

Environnement. Un déversement de produits pétroliers suite à un bris ou une fuite d'un oléoduc se mesure en de milliers de litres voire en centaine de milliers de litres. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) vient de publier des statistiques pour 2017: 125 événements concernant les oléoducs, soit 5 accidents et 120 incidents. Sans être exhaustif, rappelons quelques accidents: en juillet 2015 cinq millions de litres de produits pétroliers se sont déversés d'un oléoduc appartenant à l'entreprise Nexen sur son site de Long Lake en Alberta; en juin 2013, plus



d'un million de litres de brut se sont déversés d'un oléoduc opéré par Enbridge près de Fort McMurray; en mai 2011, près de cinq millions de litres se sont déversés au nord-est de Peace River en Alberta. Plus près de nous, en 2015 un déversement de quelques milliers de litres de carburant diesel a perturbé l'approvisionnement en eau potable de la population de Longueuil.

Quel serait l'impact d'un déversement important dans la rivière des Prairies? Sommes-nous alarmistes? Il y a quelques années, qui aurait pu prédire qu'un train rempli de pétrole déraillerait en plein centre-ville d'une petite municipalité, tuant au passage 47 personnes? De plus, la CIAM construira un nouvel oléoduc d'une longueur de 7 km dans Montréal-Est pour rejoindre les installations de PTNI près de l'A-40. Cet oléoduc longera sur plusieurs kilomètres des conduites d'égout. Quelles seraient les conséquences d'un déversement de carburant dans ces égouts sur le fonctionnement de l'usine de traitement des eaux de Montréal? Y aurait-il blocage des opérations de traitement des eaux usées entraînant en amont le rejet des eaux usées dans le fleuve Saint-Laurent?

Transport par camion-citerne. En cas de mise hors service de l'un ou l'autre des oléoducs mentionnés pour cause d'entretien ou de défectuosité, le recours aux camions-citernes pourrait s'étaler sur plusieurs semaines et nécessiter le transport continu de carburant 24 heures sur 24, sept jours par semaine. Le promoteur s'engage à respecter la réglementation en vigueur, notamment le règlement d'interdiction du camionnage de transit la nuit sur les axes de circulation Notre-Dame et Sherbrooke dans Mercier-Est, des rues Joseph-Versailles à De Boucherville. Cette interdiction s'applique de 19 heures à 7 heures. On peut donc anticiper, durant le jour, un flux important de camions-citernes s'ajoutant au trafic déjà lourd sur la rue Notre-Dame en direction de l'A-25 en vue de gagner le réseau autoroutier supérieur.

L'importante circulation de véhicules motorisés, majoritairement de transit, affecte la qualité de vie des résidents du quartier Mercier-Est. La question du transport de marchandises demeure une préoccupation majeure pour la population du quartier : le trafic lourd y est actuellement de 1 000 camions et plus par jour traversant les rues Notre-Dame et Sherbrooke. De plus, les citoyens dénoncent depuis des années les nuisances dues au camionnage : pollution de l'air, poussières, bruit, vibrations potentiellement dommageables pour les habitations riveraines dans Mercier-Est. Sans compter les camions à double citerne.



Compte tenu de la problématique préexistante dans ce secteur et des doléances maintes fois exprimées par la communauté, cet ajout de camions-citernes est inacceptable. Le CEM-E demande depuis des années l'interdiction complète du camionnage sur la rue Notre-Dame. La seule solution acceptable à nos yeux serait que la CIAM se joigne aux citoyens pour faire pression sur le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTQ), sur les autorités municipales et sur l'Administration du Port de Montréal pour modifier le Plan de camionnage afin de détourner les camions des secteurs résidentiels.

Considérant ce qui précède, le CEM-E demande au promoteur CIAM de respecter un parcours dédié et incontournable 24 heures par jour, sept jours par semaine pour les camions-citernes se rendant ou quittant les installations de la CIAM : soit d'utiliser, de jour comme de nuit, le parcours de nuit tel que défini dans le plan de camionnage de l'agglomération de Montréal évitant ainsi de circuler dans les rues de Mercier-Est.

Transport fluvial. Le promoteur prévoit la venue annuelle de 24 à 36 navires-citernes et de neuf barges pétrolières aux fins de remplissage et de vidage des réservoirs.

Le CEM-E soulève les risques environnementaux associés au transport maritime de produits pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent dans le contexte actuel d'accroissement du transport maritime des hydrocarbures aux installations portuaires de Montréal-Est par Shell, Vopak, bientôt CIAM, etc. L'augmentation prévue des activités portuaires et du transport des produits pétroliers se traduira par un accroissement des nuisances et des risques d'accident.

La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC), organisme accrédité par Transports Canada et appartenant à des pétrolières, est-elle en mesure de faire face à un déversement majeur dans le fleuve? Cette société intervient auprès de ses membres lors de déversement pétrolier maritime. Quel organisme intervient auprès des transporteurs maritimes non membre de cette association lors d'accidents? Rappelons qu'en 2017, le BST a répertorié 276 accidents maritimes au Canada.



Transport ferroviaire. Le transport ferroviaire a mauvaise presse depuis l'accident de Lac-Mégantic en 2013 (Selon le BST, les accidents ferroviaires en 2017 ont augmenté de 21 %, pour un total de 1 090 accidents). Cet accident a fait ressortir les failles en matière de réglementation et de surveillance entourant les opérations ferroviaires, notamment l'absence d'obligation des transporteurs ferroviaires de fournir des informations sur leurs plans d'urgence et sur les marchandises transportées (ces informations n'étant accessibles qu'aux seules municipalités) ainsi que le laxisme de Transports Canada dans son mandat d'encadrer l'industrie et la négligence des transporteurs dans l'entretien de leurs équipements..

4- Comité de liaison

Un comité de liaison constitue un instrument essentiel de communication entre le gestionnaire, les autorités responsables et la communauté environnante. Conséquemment, sa composition doit comprendre une représentation équitable et équilibrée de citoyens et d'organismes appartenant à la communauté environnante. Quant à la sélection des membres de la communauté, elle devrait répondre à certains critères, tels que leur indépendance par rapport au gestionnaire, leur engagement antérieur et leur intérêt pour la préservation de la qualité de vie de leur milieu.

Ce comité devrait commencer ses travaux dès la phase de construction et se poursuivre durant la phase d'exploitation. De plus, dans un souci de transparence, toutes les informations pertinentes au fonctionnement du comité devraient être disponibles aux membres, et les comptes rendus des rencontres accessibles au public.

En fonction du principe de participation et d'engagement de la Loi québécoise sur le développement durable, en vue de l'atteinte d'une vision concertée du développement et d'assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique, le CEM-E demande que la CIAM mette sur pied un comité de liaison et que ce comité soit composé, entre autres, de citoyens de la ville de Montréal-Est et du quartier Mercier-Est ainsi que de représentants de groupes environnementaux.



Conclusion

Étant donné que ce projet augmentera la charge polluante et les risques technologiques liés au stockage, au transbordement et au transport de carburant d'avion par oléoduc, par trains et par camions;

Étant donné que l'est de Montréal présente des taux d'hospitalisation pour maladies de l'appareil respiratoire humain nettement plus élevés que le reste de l'île;

Étant donné que le nouvel oléoduc de 7 kilomètres se connectera à l'oléoduc Trans-Nord, construit en 1952, lequel a connu plusieurs problèmes dans le passé;

Étant donné que le carburant d'avion acheminé au terminal CIAM est majoritairement destiné à l'aéroport de Toronto;

Étant donné que ce projet n'apportera que peu d'avantages économiques pour l'est de Montréal et créera peu d'emplois en période d'exploitation ;

Étant donné que l'est de Montréal abrite déjà une grande quantité d'activités industrielles comportant des nuisances importantes pour la population environnante, le CEM-E demande que:

- **Le gouvernement du Québec rejette l'implantation du projet de terminal portuaire de la CIAM dans l'est de l'île de Montréal.**



Dans l'hypothèse d'une autorisation du projet de terminal d'avitaillement de la CIAM à Montréal-Est par le gouvernement du Québec, le CEM-E demande que:

- **La CIAM applique pour tout camion-citerne transportant ses produits, de jour comme de nuit, la route de camionnage de nuit du Plan de camionnage de Montréal, dans Mercier-Est. En aucun temps, de jour comme de nuit, les camions-citernes ne devront emprunter ni la rue Notre-Dame ni la rue Sherbrooke entre les rues Georges-V et De Boucherville;**
- **L'Administration portuaire de Montréal accélère l'électrification des quais de l'est de Montréal;**
- **La CIAM appuie financièrement des initiatives locales liées au fleuve Saint-Laurent, telles le service de navette fluviale entre le parc de la Promenade-Bellerive et le parc national des Îles-de-Boucherville;**
- **le BAPE, dans une perspective de développement durable, considère les risques en amont et en aval associés au projet de la CIAM et plus spécifiquement les risques associés à l'oléoduc de PTNI.**

Fin du mémoire