

## Mémoire déposé par *Montréal pour tous*



Consultation publique sur le projet de construction d'un  
terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à  
Montréal-Est

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Février 2018

## **Montréal pour tous est un groupe de citoyens non partisan, actif sur la scène municipale depuis 2011.**

*Nous accueillons les propriétaires, locataires et commerçants de tous les arrondissements de la Ville de Montréal, qui, indignés par les fortes hausses de l'évaluation foncière et des taxes municipales annoncées dans la foulée des révélations de la commission Charbonneau, réclament des **changements profonds dans la gouvernance des institutions municipales**. Nous croyons au bien-fondé de la taxe foncière et sommes prêts à faire notre part. Mais, avant de payer davantage, nous exigeons que les finances publiques soient assainies grâce notamment à un **contrôle étroit des dépenses** et par la mise en place **de mesures robustes pour contrer la corruption**. Nous plaidons aussi pour qu'une **aide ciblée soit offerte aux citoyens les plus démunis**, ceci pour conserver la mixité des arrondissements et garder la ville accessible à toutes les classes sociales.*

*Montréal pour tous participe assidument, par le dépôt notamment de recommandations et de mémoires, aux divers forums de consultation publiques institués par la Ville de Montréal: conseil municipal, commission de la présidence du conseil, commission sur les finances et l'administration, sur des sujets d'importance tels que le programme triennal d'immobilisations, les prévisions budgétaires des services et organismes de compétence municipale, le rapport du Vérificateur général, l'évaluation foncière.*

*Recherche et rédaction: Johanne Dion*

Pour nous joindre :

- **montrealpourtous@gmail.com**

Pour nous suivre :

- Site Web : **montrealpourtous.com**
- Facebook : <https://fr-ca.facebook.com/MontrealPourTous>

*Montréal pour tous a déjà contribué aux travaux du BAPE (Énergie est):*

**<https://montrealpourtous.com/2016/05/25/oui-vous-pouvez-dormir-tranquille/>**

## Le projet en bref (*source: site du Bape*)

La construction du nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) à Montréal-Est vise à faciliter l'alimentation en carburant des compagnies aériennes actives dans les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), MacDonald-Cartier (Ottawa) et Pearson (Toronto). À l'heure actuelle, le carburant importé transite par le port de Québec, pour ensuite être acheminé par train, barge ou camion aux aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Selon le promoteur, ce projet de nouveau terminal maritime situé plus près des trois aéroports concernés permettrait de diminuer le transport de carburant par camion entre Québec et Montréal et de diversifier les moyens de distribution, notamment par l'utilisation d'un oléoduc. Le promoteur estime qu'il aurait pour effet d'améliorer la sécurité et la fiabilité de l'avitaillement en carburant, en plus d'en réduire les coûts.

CIAM projette d'installer ce terminal en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'Administration portuaire de Montréal, dans un secteur déjà utilisé pour le chargement et l'entreposage de produits pétroliers. Le projet comprend les quatre composantes principales suivantes :

- Un terminal maritime avec un quai de transbordement et huit réservoirs d'une capacité totale d'entreposage d'environ 164 millions de litres (site 1);
- Une installation de chargement de wagons-citernes et de camions-citernes (site 2);
- Une courte conduite de raccordement entre les sites 1 et 2;
- Un pipeline d'environ 7 km pour relier le site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI), qui dessert déjà l'aéroport de Montréal à partir de Montréal-Est.

Le promoteur souhaite amorcer les travaux de construction à l'automne 2018. Le coût du projet est évalué à environ 150 M\$.

## Angles morts

### - Circulation de navires pétroliers sur le St-Laurent

En raison d'une pénurie de produits raffinés localement, l'approvisionnement des aéroports en carburants *Jet A* et *Jet A-1* dépend grandement, selon le promoteur, de la capacité à en importer par navires-citernes : en 2012, par exemple, la demande était de 53% supérieure à la production des raffineries du Québec et de l'Ontario. Le projet propose que les carburants importés qui étaient anciennement transbordés à Québec pour être acheminés par divers moyens, principalement terrestres, vers les aéroports concernés, soient, dorénavant, en presque totalité<sup>1</sup>, transportés par navires citernes de Québec à Montréal vers le nouveau terminal maritime. Contrairement aux avancées du promoteur à l'effet que « *la navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent et la sélection des navires sont des activités connexes, qui ne sont pas exercées par CIAM* », nous prétendons que les Compagnies aériennes, propriétaires de CIAM (voir structure d'affaires, annexe 1)<sup>2</sup>, portent, comme responsables de l'achat des carburants, une responsabilité évidente et que l'augmentation de la circulation de navires pétroliers dans ce corridor fluvial difficile et déjà très achalandé<sup>3</sup> commande, par ailleurs, une analyse des risques cumulatifs imposés par le projet.

### - Raccordement des installations au pipeline de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI)

Dans le même souffle, le promoteur rappelle que « *les activités se faisant en dehors des Sites 1 et 2, de la conduite de raccordement et du pipeline de connexion au pipeline de PTNI, ne font pas partie du projet et ne sont pas sous la responsabilité de CIAM. Elles sont simplement décrites pour assurer une meilleure compréhension du projet* ». Rappelons que le pipeline de PTNI cumule à lui-seul six des 13 incidents survenus au Québec, tel que répertorié par l'Office National de l'Énergie depuis 2008. Nous croyons, donc, a contrario, que le périmètre de l'étude d'impacts devrait couvrir les risques que présentent l'exploitation accrue de cet oléoduc construit en bonne partie en 1952, qui fait, à capacité, transiter par des milieux sensibles (Montréal-est, Montréal Nord, 2 traversées de la rivière des Prairies, Laval) près

---

<sup>1</sup> Une partie du carburant importé (15%) serait quand même déchargée aux installations d'IMTT-Québec

<sup>2</sup> Membres propriétaires de CIAM (mai 2015) : Air Canada, FedEx Corporation, Air France, First Air, Air Inuit Ltd., Jazz Air Limited Partnership, Air Transat A.T. Inc., KLM, American Airlines Inc., Porter Airlines, American Eagle, Qatar Airways, British Airways PLC, Rouge (Air Canada), Canjet Airlines, Royal Air Maroc, Cargojet Canada Ltd., Sky Regional, Cubana de Aviación S.A., Sunwing Airlines Inc., Delta Airlines Inc., Swiss International Air Lines Ltd.

<sup>3</sup> « Selon Innovation maritime (2014), le nombre de déplacement annuel de navires-citernes sur le Saint-Laurent entre 2004 et 2013 a varié entre 1 482 et 1 965 et, pour la période de 2010 à 2014, entre 338 et 423 navires pétroliers ont visité le Port de Montréal (Communication personnelle, APM, Carole Nuttall, 30 juin 2015). Ainsi, l'importation de carburants *Jet A* et *Jet A-1* par les compagnies aériennes représentera moins de 2 % du trafic de navires pétroliers sur le fleuve et environ 8 à 10 % des navires pétroliers qui sont accueillis à chaque année au Port de Montréal ». Golder Associés, Étude d'impacts, Rapport principal – Vol. 1 de 2, p.47.

de 27,5 millions de litres de produits dangereux par jour.<sup>4</sup>

#### - Portée du projet

Le projet de CIAM vise notamment, entre autres objectifs, « à améliorer la capacité existante du réseau d'approvisionnement en carburants Jet A et Jet A-1 et à répondre à l'augmentation de la demande »<sup>5</sup>. Par contre, le promoteur souligne expressément que « la demande de carburant d'aviation est indépendante du projet de CIAM; elle variera de la même façon que le projet de CIAM ait lieu ou non »<sup>6</sup>.

Partant de là, la portée du projet a été découpée de façon telle que certaines analyses, essentielles dans le contexte du marché actuel, sont réduites à la portion congrue. Il en est ainsi de l'estimation des émissions de gaz à effet de serre (GES)<sup>7</sup>, qui se limite à la l'examen comparatif des modes de transport possibles de carburants Jet A et Jet A-1 en partance de Québec, selon les scénarios avec ou sans projet (réduction annuelle, grâce au projet, de 5641 tonnes de GES (tCO<sub>2</sub>eq/<sup>8</sup>)<sup>9</sup>)

Le promoteur s'attend pourtant à ce que la demande future de carburant Jet A et Jet A-1 suive une augmentation d'environ 2 à 3 % par année, telle qu'observée depuis les 13 dernières années<sup>10</sup>. Plus précisément, et à titre d'exemple, le volume de carburants Jet A et Jet A-1 des trois aéroports touchés par le projet de terminal de CIAM, excluant les volumes provenant de la production locale, devraient augmenter dans le futur pour atteindre vers 2020 un volume total approximatif de 2 186 millions de litres par année, soit 5644 kilotonnes of GES (ktCO<sub>2</sub>eq), émis par les compagnies aériennes, membres de CIAM <sup>11</sup> <sup>12</sup>. Mais rien à voir avec le projet ?

La presque totalité des membres de CIAM étant, au demeurant, des compagnies aériennes oeuvrant au niveau international, nous croyons que la construction d'un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire viendra consolider un secteur d'activités,

---

<sup>4</sup> Le Devoir, 29 novembre 2017.

<sup>5</sup> Golder Associés, Étude d'impacts, Rapport principal - Volume 1 de 2, p.8.

<sup>6</sup> Tableaux sommaires présentant les situations actuelle et future anticipées de consommation de carburants Jet A et Jet A-1 dans les trois aéroports, p.2. Document déposé au BAPE le 23 janvier 2018.

<sup>7</sup> L'analyse des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de matières particulaires (PM) a aussi été complétée.

<sup>8</sup> N.B. Nous utiliserons la méthode proposée par l'IPCC, Global warming potentials (GWP) ou le GWP du CO<sub>2</sub> = 1 et ou 1kg de CO<sub>2</sub> = 1kg de CO<sub>2</sub>eq ; (voir NIR, version française 1990-2015, p. 37)

<sup>9</sup> Golder Associés, Étude d'impacts, Rapport principal - Volume 1 de 2, p.25.

<sup>10</sup> Prévisions établies par l'Association internationale du transport aérien (IATA, 2014) et Transports Canada (Transports Canada, 2012), Entre 2002 et 2014, le nombre de passagers aux aéroports de Montréal et de Toronto a augmenté en moyenne de 4,1 à 4,8 % par année. Les prévisions envisagent que cette tendance se poursuivra pour au moins les 15 à 20 prochaines années.

<sup>11</sup> Aéroport Montréal-Trudeau : 429 millions de litres par année; Aéroport Ottawa-MacDonald-Cartier : 154 millions de litres par année; Aéroport Toronto-Pearson : 1 603 millions de litres par année. Golder Associés, Étude d'impacts, Rapport principal - Volume 1 de 2, p.18

<sup>12</sup> À titre indicatif, au Canada, le bilan des émissions des vols intérieurs avoisinait les 7,3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq en 2015. Celles des vols internationaux dépassaient les 11,3 millions de tonnes.

qui échappe, en bonne partie, à ses obligations en matière de « décarbonisation » et de protection du climat...

## Conduite insoutenable

Le dernier rapport d'évaluation du GIECC a introduit l'idée d'un budget Carbone mondial, résiduel et fini, de l'ordre de 1000 Gt de GES qui, s'il est géré de façon prudente en réduisant à zéro nos émissions nettes de GES, sans dépassement du budget, pourrait nous donner une certitude raisonnable (66%) de limiter le réchauffement climatique à 2° C, un niveau jugé encore sécuritaire...Il est bien entendu que pour maintenir la cap, tous les secteurs doivent participer aux efforts de réduction...

Actuellement seules les émissions domestiques sont comptabilisées dans l'inventaire national des GES, tenu par les États, en réponse aux exigences du Protocole de Kyoto : ce sont donc actuellement les seules émissions auxquelles on impose vraisemblablement une obligation de réduction<sup>13</sup>. Dans le cas de l'aviation internationale, le protocole de Kyoto incite les Parties, visées à l'annexe 1 (essentiellement les pays industrialisés), à s'entendre, pour la suite des choses, avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une institution spécialisée des Nations Unies établie par les États en 1944 pour gérer et administrer la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago)<sup>14</sup>.

En 2012, la contribution de l'aviation internationale et domestique aux émissions globales de CO<sub>2</sub> était respectivement de 1,3% et 0,8 %<sup>15</sup>. Une contribution sans doute plus robuste aux changements climatiques devrait être considérée, compte tenu notamment de la chimie particulière des émissions d'autre nature que le CO<sub>2</sub> (oxydes d'azotes (NO<sub>x</sub>), sulfates (SO<sub>x</sub>), vapeur d'eau, cendres, etc. : voir illustration, Annexe 2) qui sévissent en altitude...On parle dans ce cas de l'accroissement des impacts par un facteur d'au moins 2<sup>16</sup>. Signalons ici que les particularités réactives, dans l'espace et dans le temps, de certains de ces composés restent encore à être précisées...<sup>17</sup>. Notons, en outre, que ces émissions particulières ne sont toujours pas règlementées...

---

<sup>13</sup> Les plans d'actions établis par les États peuvent inclure des actions relatives aux vols intérieurs : voir à cet effet, le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/emissions-aviation-3005.htm>

<sup>14</sup> Parlement Européen, Emission reduction targets for international aviation and shipping, p.10

<sup>15</sup> Parlement Européen, Emission reduction targets for international aviation and shipping, p.10

<sup>16</sup> Ce pourcentage varie selon les méthodologies, l'avancement des connaissances, etc...Voir David Lee et all. Aviation and global climate change in the 21th century, 2009. Voir Parlement Européen, Emission reduction targets for international aviation and shipping, p.12

<sup>17</sup> IPCC Special report Aviation and the global atmosphere, 1999.

Il est dit qu'en absence d'actions vigoureuses de la part des concernés, l'aviation internationale pourrait accaparer jusqu'à 22 % du budget Carbone à l'horizon 2050... !<sup>18</sup> Après plusieurs années de délibérations, le premier accord mondial visant à réduire l'impact climatique du transport aérien a été conclu le 6 octobre 2016 au sein de l'OACI. Un ensemble de mesures seront mises de l'avant pour améliorer l'efficacité énergétique de 2 % par an et stabiliser les émissions de CO<sub>2</sub> au niveau de 2020<sup>19</sup> (voir graphique, annexe 3): accélération de l'introduction de nouvelles technologies contribuant à réduire la consommation des avions, modernisation de la gestion du trafic aérien, développement et mise en œuvre de carburants alternatifs durables. La dernière mesure en date, baptisée CORSIA<sup>20</sup>, institue un système de compensation des émissions de CO<sub>2</sub><sup>21</sup> pour la fraction des émissions qui dépasserait le niveau d'émissions atteint en 2020. Cette dernière mesure s'est attirée de vives critiques :

- L'adhésion à ce programme ne sera obligatoire que tardivement, après 2027;
- Les nombreuses exceptions (voir illustration annexe 4) feront qu'au final, on ne sera tenu de compenser que 21,6 %<sup>22</sup> des émissions produites, qui excèderait le niveau d'émission de 2020, ce qui remet en cause l'objectif de neutralité Carbone
- Aucun règle ne précise, par ailleurs, les critères de qualité qui doivent orienter le choix des crédits de carbone servant à la compensation des émissions excédentaires. Rappelons que de plus en plus d'études remettent en doute l'efficacité des programmes de compensation (Mise en œuvre conjointe (MOC)/ Joint implementation; Mécanisme de Développement Propre (MDP) / Clean Development Mechanism<sup>23</sup>)<sup>24</sup> pourtant chapeautés par des instances internationales crédibles<sup>25</sup>

Bref, plusieurs considèrent que les mesures mises de l'avant manquent nettement d'ambition et que les membres de l'OACI ne pourront faire l'économie de réelles réductions d'émissions s'ils veulent avoir quelque chance de respecter l'accord de Paris, qui requière que tous les secteurs et états réduisent à la source leurs propres émissions plutôt que de payer d'autres émetteurs pour qu'ils diminuent les leurs. Et vaut mieux tôt que tard

---

<sup>18</sup> Parlement Européen, Emission reduction targets for international aviation and shipping, p.9

<sup>19</sup> On prévoit l'émission de 754 Mt Co<sub>2</sub>.

<sup>20</sup> CORSIA pour Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale.

<sup>21</sup> La compensation carbone consiste à financer un projet qui évite des émissions de CO<sub>2</sub> (substitution d'énergie fossile par une énergie d'origine renouvelable, efficacité énergétique, etc.), en quantité équivalente à l'ensemble ou à une partie des émissions de gaz à effet de serre propres à l'activité ou au projet. <http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/terre/la-compensation-carbone.html>

<sup>22</sup> Transport & environment, Bill Hemmings, Decarbonisation of aviation, p.2

<sup>23</sup> Le Mécanisme de Développement Propre (MDP) / Clean Development Mechanism, qui comme le MOC permet de réduire les émissions des pays de l'Annexe 1 en dehors de leurs territoires. Mais dans le cas du MDP, au sein des pays en développement. Ces émissions de CO<sub>2</sub> évitées sont valorisées sous forme de crédits carbone appelés CER ou *Certified Emission Reduction*.

<sup>24</sup> La Mise en œuvre conjointe (MOC)/ Joint implementation, qui consiste à investir dans un projet évitant des émissions de GES au sein d'un des pays de l'Annexe 1. Ces émissions de CO<sub>2</sub> évitées sont valorisées sous forme de crédits carbone appelés ERU ou Emission Reduction Unit.

<sup>25</sup> OKO Institute, Martin Cames et al, How additional is the Clean Development Mechanism?, Berlin 2016 ; SEI, Anja Kollmus et al, Has Joint implementation reduced GHG emissions ?

puisque, selon la modélisation effectuée par les chercheurs québécois Damon Matthews<sup>26</sup> et Renaud Gignac, qui les a amené à partager de façon équitable le budget Carbone entre secteurs et pays, les secteurs de l'aviation et du transport maritime internationaux (Bunkers, voir graphique, annexe 5), auront déjà épuisé leurs allocations...en 2035 !!!!  
Turbulences à l'horizon ?

## Licence accordée ?

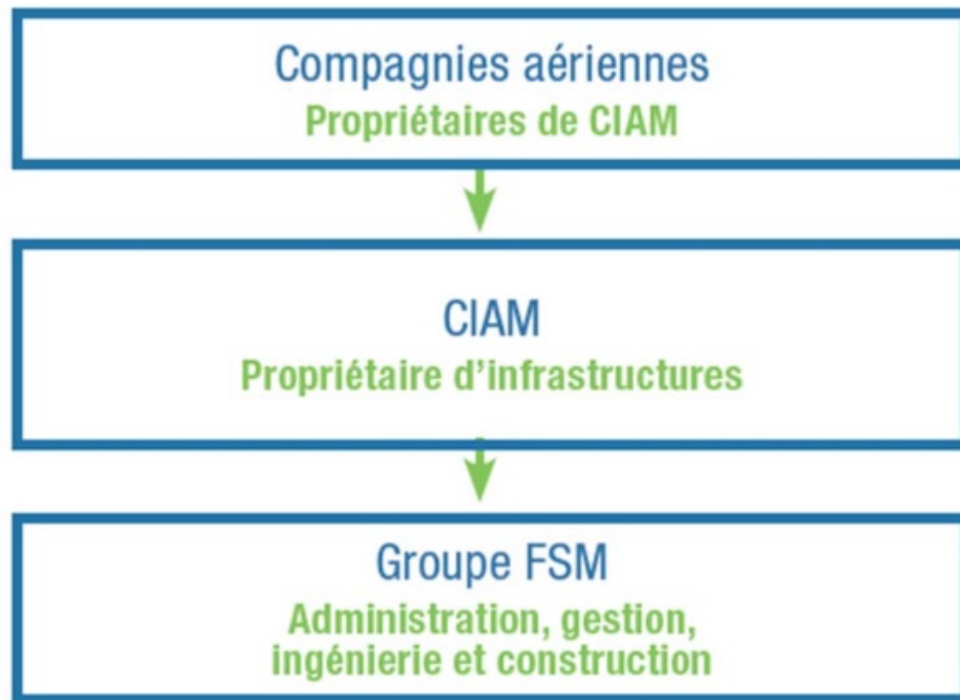
Les commissaires ne doivent négliger aucun élément qui puisse permettre de juger de la pertinence de donner le feu vert à la construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est : risques cumulatifs découlant de la circulation de pétroliers sur le St-Laurent, de l'exploitation accrue de Pipelines Trans-Nord Inc., des impacts de l'augmentation du volume de carburant en usage. Advenant que les prévisions de croissance du secteur de l'aviation étaient, par précaution, équité ou nécessité, revues à la baisse par l'industrie ou par réglementation des États pour réduire les impacts sur le climat, comment le projet à l'étude défendrait-il encore l'obtention d'une licence ?

---

<sup>26</sup> Damon Matthews, Renaud Gignac, Allocation a 2° c cumulative carbon budget to countries, 2010, p.4

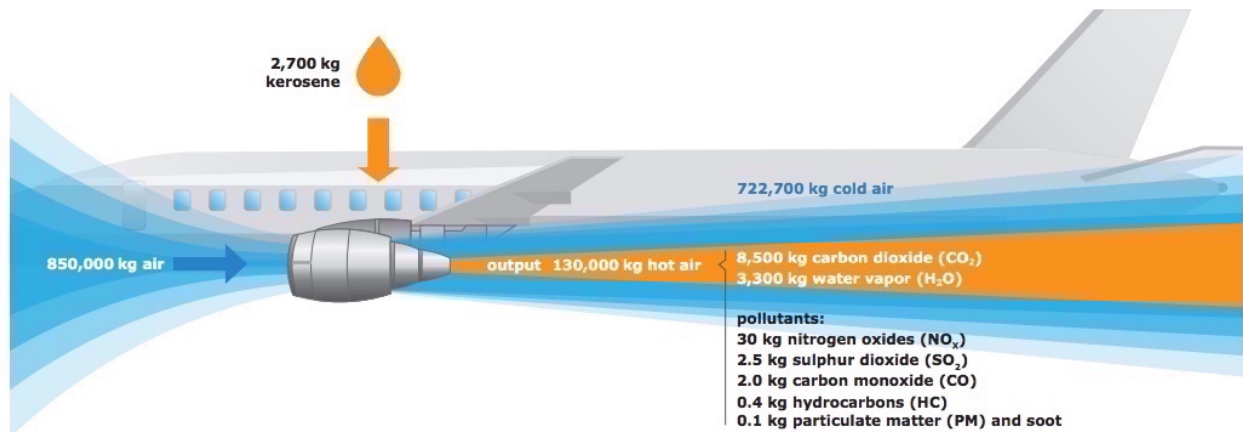


## Annexe 1 : Structure d'affaires - CIAM

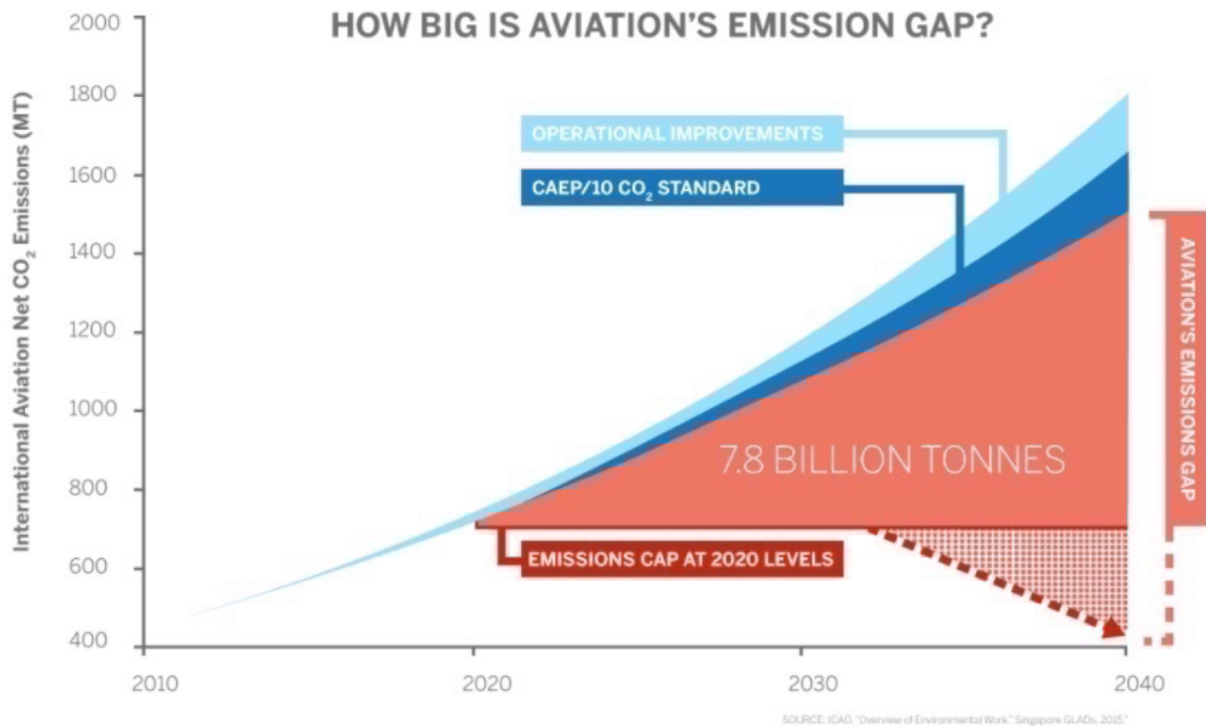


## Annexe 2 : Nature et quantité d'émissions venant d'un avion type durant un vol d'une heure (150 passagers) (Source : Foca)

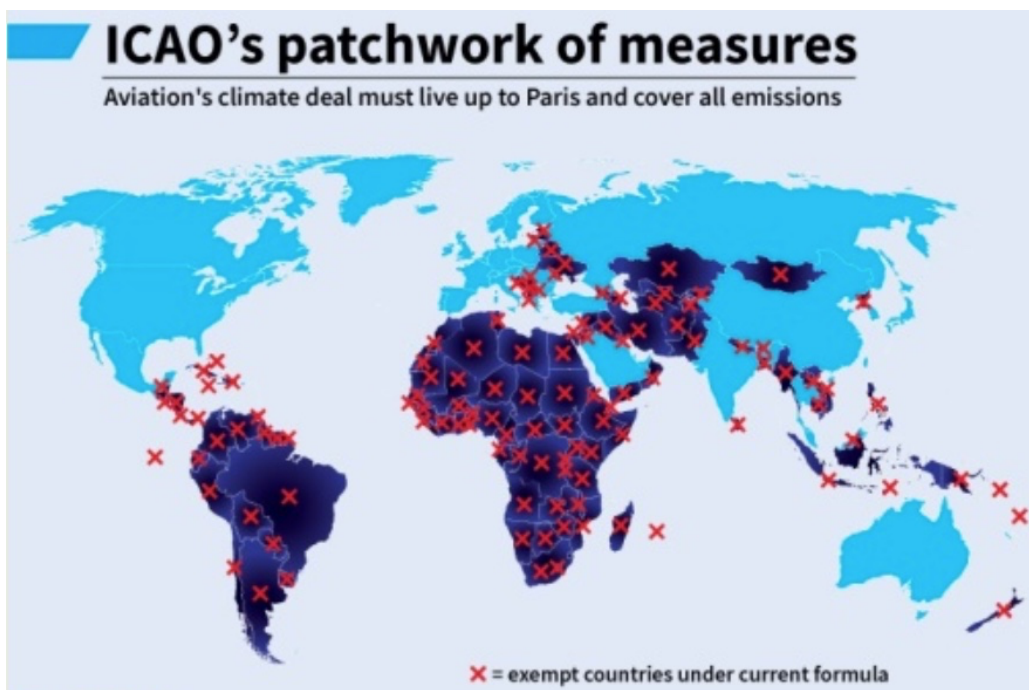
**Figure 1.8** Emissions from a typical two-engine jet aircraft during 1-hour flight with 150 passengers (Source: FOCA)



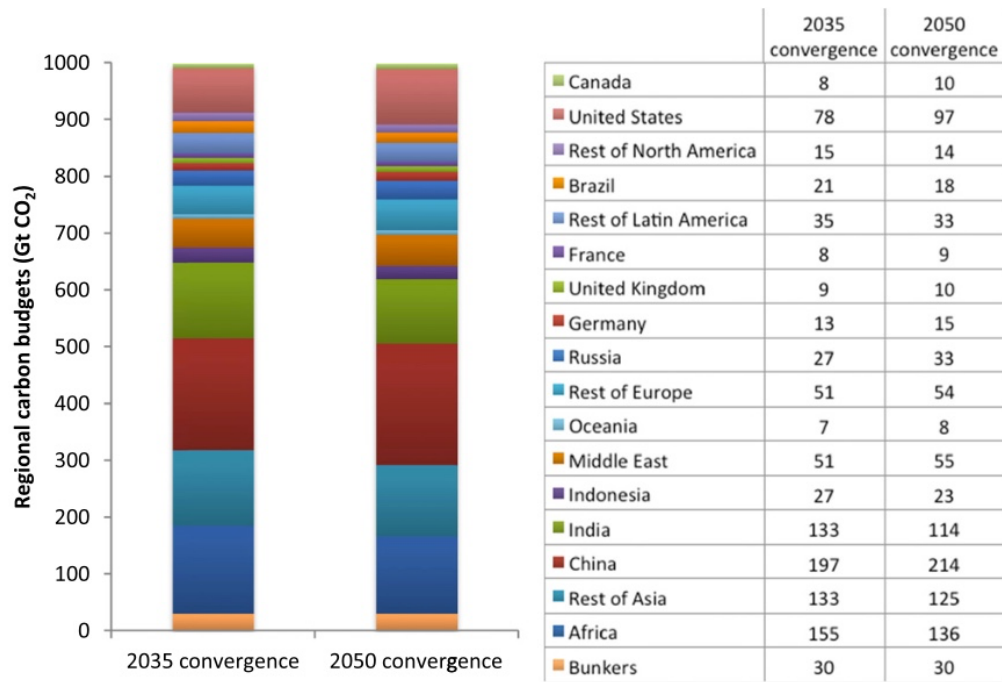
### Annexe 3 : Plafonnement des émissions de Co2 au niveau de 2020, par des solutions techniques et des mesures de compensation (CORSIA)



### Annexe 4 : Destinations/Pays exemptés d'une participation au programme de compensation des émissions (CORSIA)



## Annexe 5 : Comparaison des allocations d'émissions cumulatives régionales Co2 (voir Bunkers : aviation et transport maritime - international)



**Figure 2.** Comparison of the regional cumulative emissions allocation (values in Gt CO<sub>2</sub> from 2014 onwards) from the RCP 2.6 scenario, for per capita convergence in 2035 and 2050.