

343 P NP DM22

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010

Coordonnées :

Rosalie Laframboise

Le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est :

Un projet nuisible pour les Montréalais

Mémoire présenté par le

Comité Vigilance Hydrocarbures de Montréal

à la Commission du BAPE sur le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est

Rosalie Laframboise

Montréal

Le 23 février 2018

À propos de nous

Le Comité Vigilance Hydrocarbures de Montréal (CVH de Montréal) est un regroupement de citoyennes et de citoyens préoccupés par la recherche, l'exploration, l'exploitation et le transport des hydrocarbures au Québec, spécialement dans la région de Montréal. Formé à l'automne 2015, il est composé de personnes qui n'ont aucun lien financier ni professionnel avec le secteur de l'énergie. Vivement inquiets de l'importance croissante que les projets liés à l'industrie pétrolière et gazière prend au Québec, au moment où la planète doit entamer sa sortie de l'ère des énergies fossiles, les membres du comité ont consacré un nombre considérable d'heures à comprendre les enjeux liés à ce dossier afin de pouvoir fournir des opinions éclairées.

Nos préoccupations

Le 19 décembre dernier, de nombreux citoyens préoccupés par les impacts potentiels du projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est ont participé à la séance d'information organisée par la Commission du BAPE. À cette occasion, le promoteur du projet, la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) a présenté une quantité considérable d'information pour décrire son projet. Malgré toutes les explications fournies, nous demeurons persuadés que ce projet n'est pas dans l'intérêt des montréalais.

Depuis l'annonce du projet par la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM), plusieurs de nos membres ont participé aux séances d'information et de consultation afin de mieux comprendre les impacts potentiels que la construction de ce terminal pourrait engendrer. À ces occasions, plusieurs préoccupations ont été soulevées. Évidemment, ce projet suscite des questions quant aux retombées économiques et à la création d'emplois. Les impacts sur la qualité de l'air, les nuisances relatives au bruit et à la circulation des camions suscitent de vives inquiétudes chez les gens qui demeurent à proximité du site de stockage. Les risques en cas d'accident font aussi partie des craintes de bon nombre de résidents. Mais ce qui retient particulièrement l'attention de notre comité, c'est l'impact de ce projet sur les émissions de gaz à effet de serre. À la lumière des informations présentées, il nous semble évident que ce projet n'est en rien profitable pour les Montréalais, ni même pour les Québécois d'ailleurs et qu'il ne devrait pas aller de l'avant.

L'économie du Québec n'a pas besoin de ce projet

Selon les affirmations de la CIAM, ce projet serait assorti d'un investissement privé se situant à 150 millions \$, ce qui contribuerait à dynamiser l'économie du Québec. Or bien qu'il soit exact de dire que l'économie québécoise a besoin d'investissements privés, il est faux de prétendre que ce projet est nécessaire à la vitalité économique de la province. À

l'heure actuelle, le Québec a besoin d'investissements dans les énergies renouvelables et non dans une industrie dont les activités nous éloignent de l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Pour éviter la catastrophe climatique, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) rappelle que des mesures urgentes doivent être mises en place et que toutes nos énergies et nos ressources devraient être employées dans le but d'amorcer le plus rapidement possible la transition vers une économie à faible émission de carbone. C'est le sort de l'humanité qui en dépend. Il nous semble donc évident que ce projet n'est pas dans l'intérêt des québécois puisqu'il détourne des talents et des ressources qui devraient être consacrés à notre sortie de l'ère des énergies fossiles. Enfin, il est avéré que pour le même investissement, plus d'emplois sont créés dans les énergies renouvelables que dans les énergies fossiles. Donc si nous souhaitons réellement améliorer le bilan de l'emploi au Québec et stimuler la croissance économique, c'est dans le secteur des énergies renouvelables qu'il faut investir.

Un projet qui favorise l'augmentation globale des émissions de GES

Lors de la première partie de la Commission du BAPE sur le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est, le promoteur, la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) a assuré lors de sa présentation, que son projet permettrait de réduire les émissions de GES de 15%. Ses affirmations s'appuient sur le fait que ce projet entraînerait le retrait de 10 000 wagons et 11 000 camions-citernes entre Québec et Montréal. Il est vrai qu'à première vue, les gains obtenus grâce à la diminution de la circulation ferroviaire et routière peuvent paraître intéressants. Or, il nous apparaît essentiel d'analyser les impacts de ce projet dans son ensemble. Ainsi, il est nécessaire de rappeler que la construction de ce terminal d'approvisionnement vise d'abord à répondre à la demande grandissante de carburant de la part des compagnies aériennes. Le volume total de carburant transporté serait donc revu à la hausse et favoriserait dans les faits, une augmentation des émissions de GES puisqu'il permettrait aux compagnies aériennes d'acquérir plus de carburant.

Il est pertinent de souligner que l'aviation civile est à elle seule responsable d'environ 2% des émissions mondiales de GES. Cette part pourrait d'ailleurs augmenter dans les prochaines années compte tenu des prévisions à la hausse de la demande de transport de passagers. Évidemment, une telle hausse de la demande aura un impact sur les émissions globales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Bien qu'une entente sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre ait été approuvée par l'OACI, de nombreux efforts doivent encore être mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés lors de l'accord de Paris. En effet, cette entente survenue lors de l'assemblée générale de l'OACI en 2016, ne deviendra obligatoire qu'en 2027. D'ici là, les compagnies aériennes ont la possibilité d'adhérer de façon volontaire à des achats de crédits carbone qui

viendront compenser leurs émissions. À la lumière de ces informations, il apparaît que les compagnies aériennes contribuent largement à la hausse des émissions de GES à l'échelle mondiale et qu'elles resteront de grandes émettrices pour plusieurs années. Pour cette raison, nous croyons qu'il est de notre devoir de nous opposer à tous les projets qui viendraient favoriser la croissance de cette industrie puisqu'elle favorise l'augmentation des GES, accentuant ainsi les changements climatiques.

À notre avis, il est nécessaire de tenir compte de ces données avant de donner notre aval à ce projet puisqu'il semble évident que l'industrie de l'aviation ne semble pas être en mesure de se réguler elle-même afin de réduire ses émissions de GES. Dans ce contexte, il serait irresponsable d'autoriser la construction de ce terminal d'approvisionnement puisqu'il permettrait au final une augmentation de la consommation de carburant et nous éloignerait de l'atteinte de nos objectifs de réductions de GES.

Enfin, nous croyons que ce projet aurait dû être soumis à un test climat afin de recevoir les autorisations nécessaires. En effet, aucun projet ne devrait voir le jour s'il nous empêche d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés dans le cadre de l'accord international de Paris en 2015.

Impacts environnementaux importants

Selon le promoteur du projet, peu d'impacts environnementaux importants découlent de la construction et de l'implantation du terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire. Or, ces prétentions nous semblent exagérées. En effet, l'emplacement prévu des réservoirs à proximité du fleuve pourrait occasionner des conséquences considérables en cas d'incident. Les inondations printanières de 2017 devraient nous servir de leçon et nous inciter à la plus grande prudence. Il n'est pas acceptable de mettre l'eau potable des québécois à risque pour l'enrichissement d'un promoteur privé.

De plus, la phase de construction du terminal aurait des répercussions sur la qualité de l'air des résidents du quartier. L'augmentation de la circulation de véhicule lourd dans le secteur de Montréal-Est générerait une détérioration de la qualité de l'air. En effet, les composés organiques volatils émis par les camions nuiront à la santé des résidents, particulièrement des populations vulnérables tels les enfants, les femmes enceintes et les personnes âgées. Évidemment, la hausse des émissions associée à la combustion du carburant aéroportuaire aura certainement des impacts environnementaux considérables puisqu'elle favorisera la hausse des températures à l'échelle mondiale. Rappelons que selon l'Organisation mondiale de la santé, les conséquences du changement climatique sont la plus grande menace à la santé des populations. Il est donc inconcevable d'autoriser ce projet puisqu'il nuirait à la santé des populations locales en plus d'avoir des répercussions négatives sur l'ensemble de la société en contribuant à la dégradation de la qualité de l'air dans son ensemble.

Conclusion

Pour conclure, nous tenons à rappeler que ce projet, en plus de comporter des risques pour l'environnement et la santé, n'est en rien profitable pour les Montréalais. La poignée d'emplois permanents qui serait créée n'est certainement pas suffisante pour nous faire accepter les risques, sachant qu'il nous éloignerait de nos engagements de réduction de gaz à effet de serre. Il est temps d'investir massivement dans les énergies renouvelables, pas dans les infrastructures de transport et de stockage de combustibles fossiles qui seront bientôt dépassées. Nous sommes en faveur des projets qui nous aideront à sortir de l'ère des combustibles fossiles et qui nous permettront d'atteindre nos cibles de réduction de GES. Nous refusons de nous résigner à accepter ce projet sous prétexte qu'il répond à la demande croissante de carburant pour les vols de passagers. Nous croyons plutôt qu'il serait préférable d'amorcer rapidement une réflexion collective sur l'urgence de changer nos modes de vie de façon à réduire drastiquement notre consommation de combustibles fossiles. Pour toutes ces raisons, le Comité Vigilance Hydrocarbures Montréal s'oppose à la construction du terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire à Montréal-Est.