

RÉPONDRE À LA DEMANDE SANS AVOIR LE VERTIGE

Présentation du mémoire d'Équiterre sur
le projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

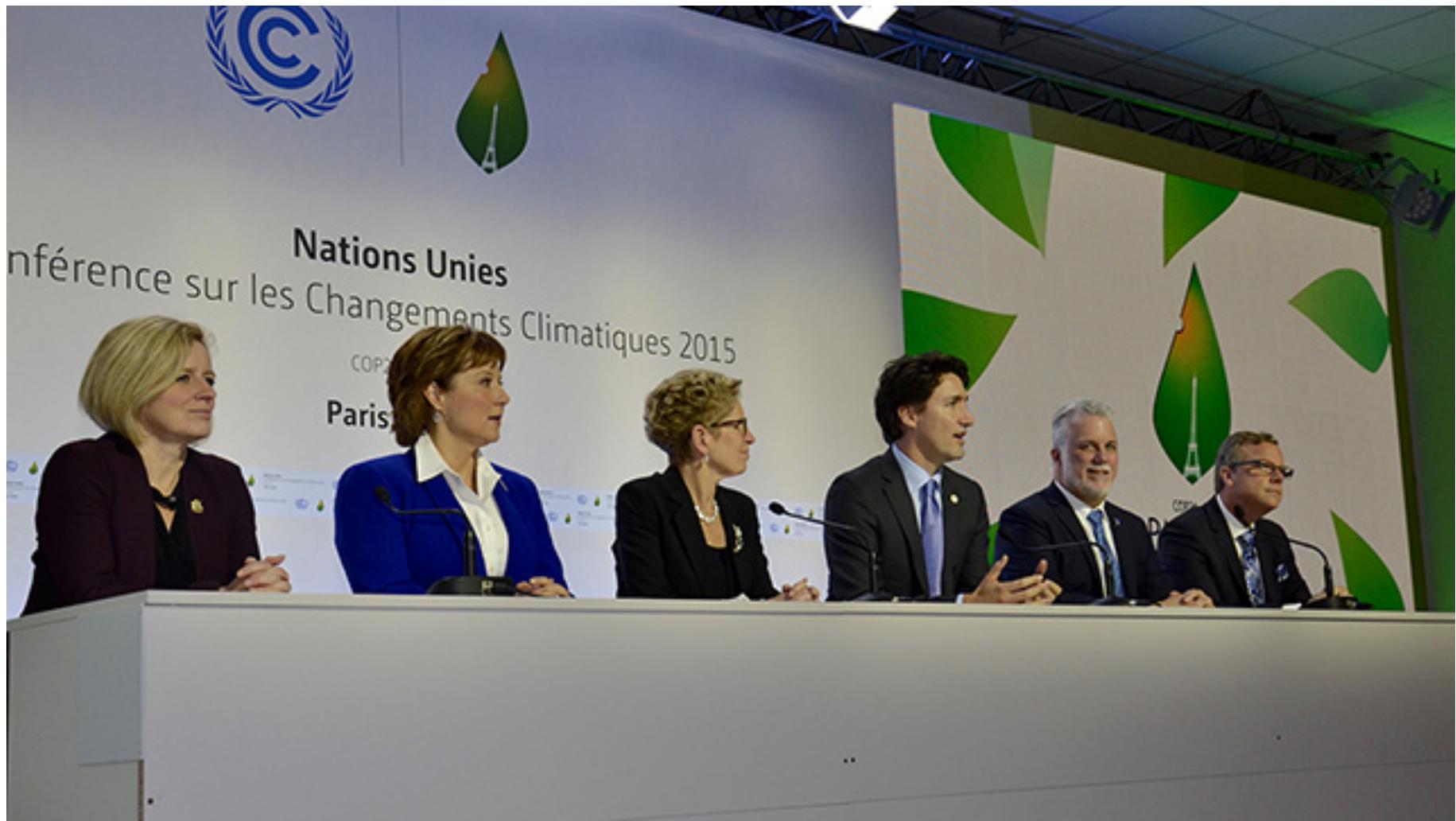
Geneviève Puskas

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement le 27 février 2018

À propos d'Équiterre

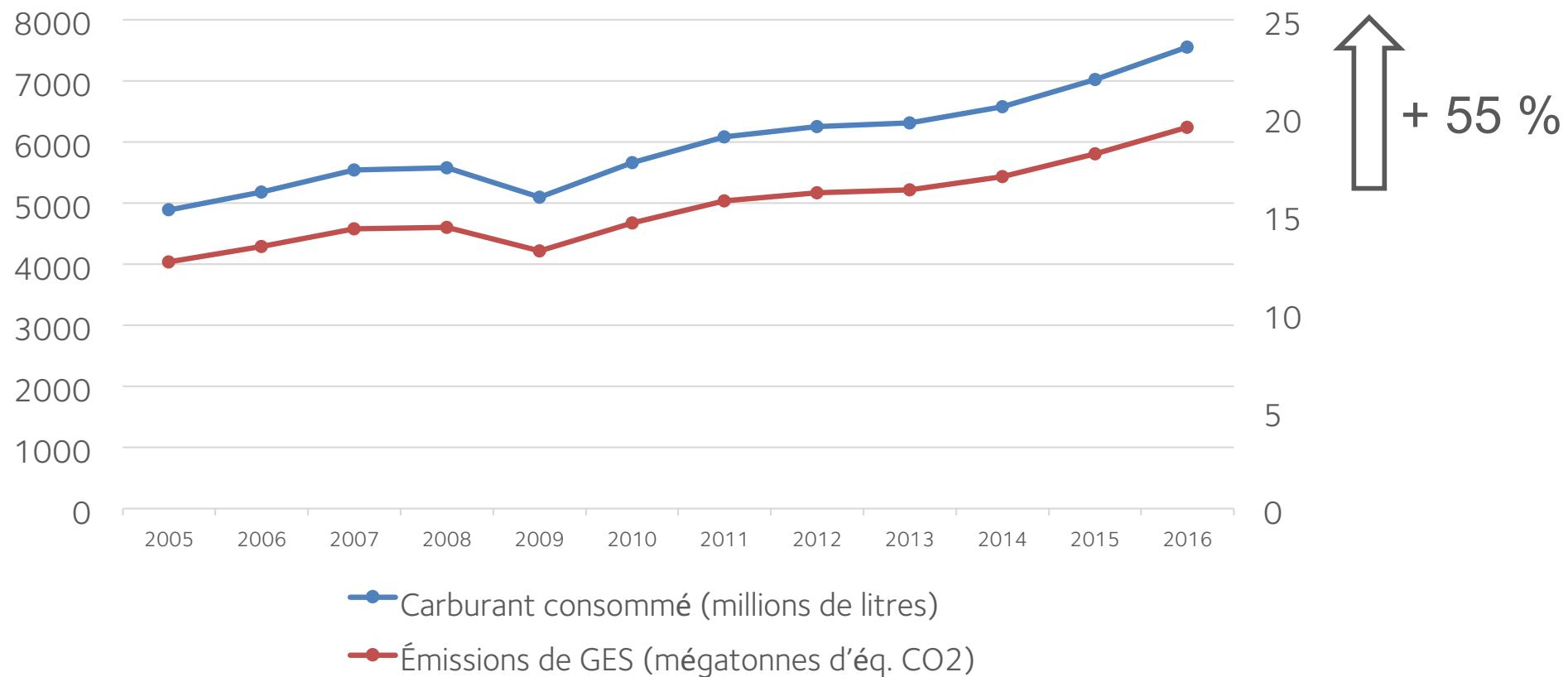
Équiterre propose des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables.

L'Accord de Paris sur les changements climatiques, 2015



La demande en carburant grimpe... et les émissions de GES aussi

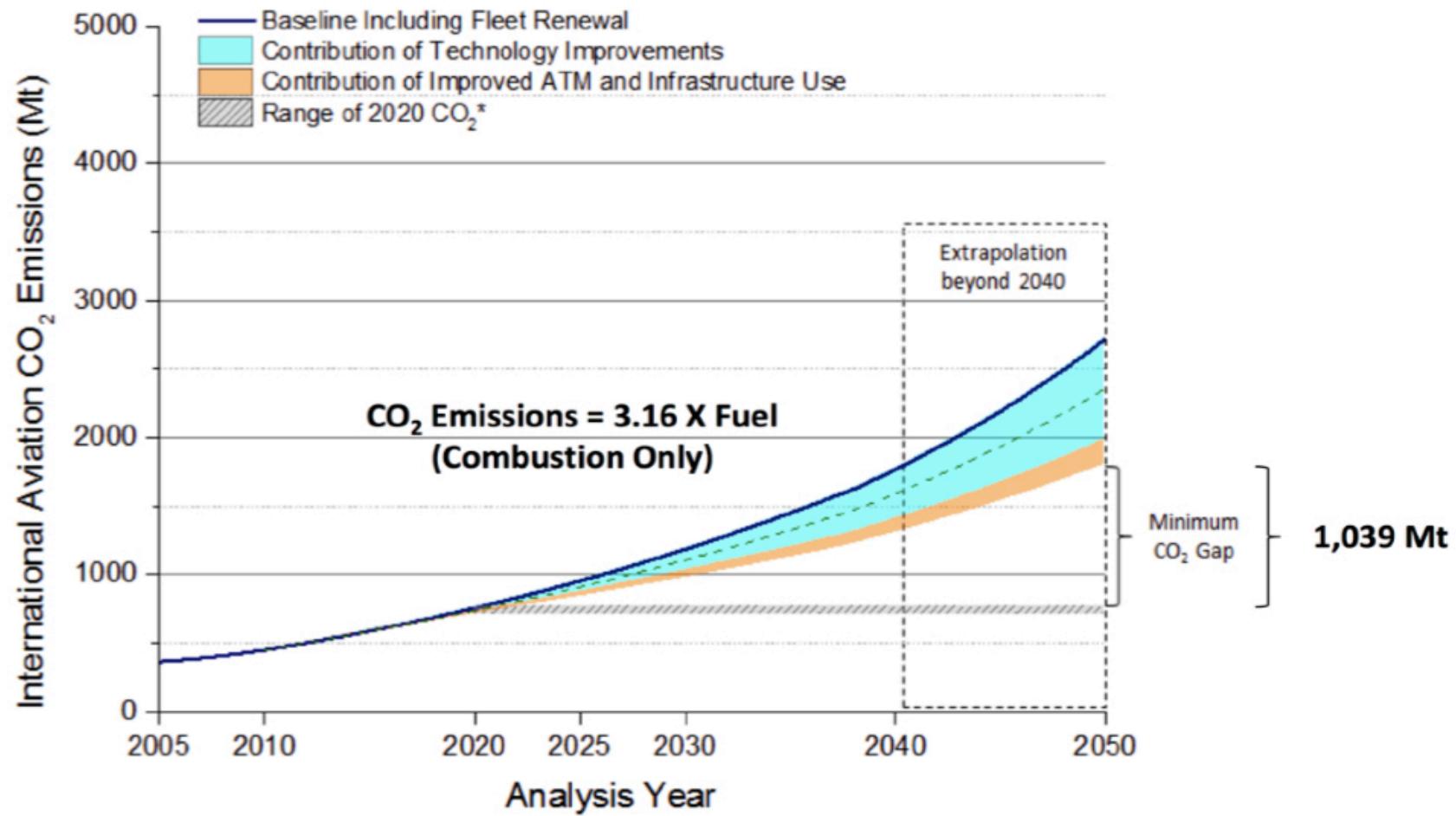
Aviation- Résultats annuels des opérations nationales et internationales, Canada, 2005-2016



Qui gère les émissions internationales?



Tendances des émissions de CO₂ de l'aviation internationale



Respecter nos engagements

Conclusion:

Les émissions mondiales en aviation continueront probablement de grimper au-delà de 2020 ce qui est contraire à nos engagements internationaux pour le climat

Position d'Équiterre

Selon Équiterre, si le Québec veut atteindre ses objectifs de réduction de GES, il doit renoncer à la construction ou à l'agrandissement de toute infrastructure visant à augmenter l'exploration, la production, le transport, la distribution ou la consommation d'énergie fossile.

- Climat
- Actifs à rentabiliser
- Sécurité de nos communautés
- Santé de nos écosystèmes
- Balance commerciale

Climat

La demande en carburants aux aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa au cours des cinq dernières années (2013 à 2017) a augmenté de 671,3 millions de litres de carburant.

Ce volume correspond à des émissions 1 697 098 tonnes de CO2eq pour une moyenne d'augmentation de 339 420 tonnes de CO2eq par année.

C'est 300 fois plus que les réductions promises par le promoteur dû au changement de part modale de son approvisionnement.

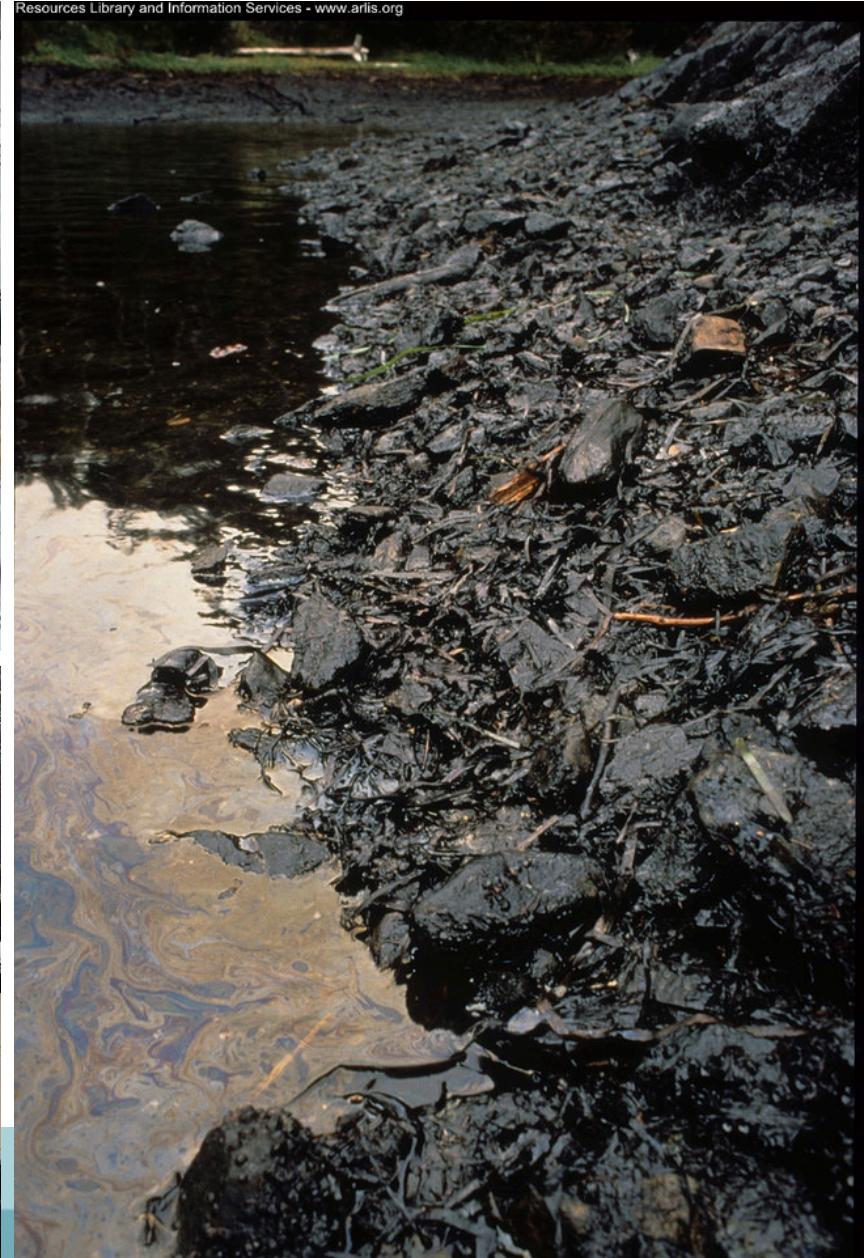
Actifs à rentabiliser

- 8 réservoirs (5 réservoirs et éventuellement, selon la croissance de la demande, 3 autres réservoirs seraient ajoutés).
- Construction d'une nouvelle installation pour le chargement de wagons et de camions-citernes
- Une connexion ferroviaire à la voie principale du Canadian National (CN);
- 6 voies pour supporter 52 wagons;
- Construction d'un nouveau pipeline d'une longueur d'environ 7 km entre le terminal et un pipeline existant appartenant à Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI)

Sécurité de nos communautés et santé de nos écosystèmes



© TSB Canada



re

Sécurité de nos communautés et santé de nos écosystèmes

Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI):

- 83 incidents sur ce pipeline depuis 2004 dont 35 au Québec
- 8 déversements de substances dont 2 au Québec
- 13 incidents de pipeline à découvert
- Incidents de surpression à répétition:

En septembre 2016, 2 commissaires de l'ONÉ signent: « PTNI a eu six ans pour se conformer à de nombreuses ordonnances de sécurité rendues par l'Office, mais elle a négligé de s'y conformer entièrement.

Nous doutons qu'une autre ordonnance de sécurité semblable nous garantisse qu'à ce moment-ci les changements nécessaires pour rendre le pipeline aussi sécuritaire que possible seront apportés. (...) [Jusqu'à] ce que ces mesures de sécurité soient complètement mises en œuvre, nous aurions préféré que le réseau pipelinier soit fermé en attendant (...).

Les solutions

Aéroport de Toronto:

- 125 vols ou 20 % des destinations sont situées à moins de 600 km de Toronto

Aéroport de Montréal (YUL) :

- 58 vols Montréal – Toronto : 19% des vols quotidiens directs de YUL

En offrant un transport terrestre efficace et à faibles émissions, il serait donc possible de déplacer une partie, peut-être même une partie importante, des voyageurs de l'avion vers le train.

Les solutions

1. Éviter

2. Transférer

3. Améliorer:

- Rendement du carburant
- Renouvellement et modernisation de la flotte
- Opérations aériennes plus efficaces
- Amélioration des capacités de la gestion du trafic aérien
- Carburants de remplacement

Recommandations

- L'augmentation de l'offre en produits pétroliers est incompatible avec les engagements du Québec et du Canada pour la lutte aux changements climatiques.
- Le projet de terminal d'approvisionnement de carburant ne devrait donc pas aller de l'avant.
- Nous encourageons le BAPE à inviter le gouvernement à considérer les alternatives au présent projet dans sa décision.

Recommandations

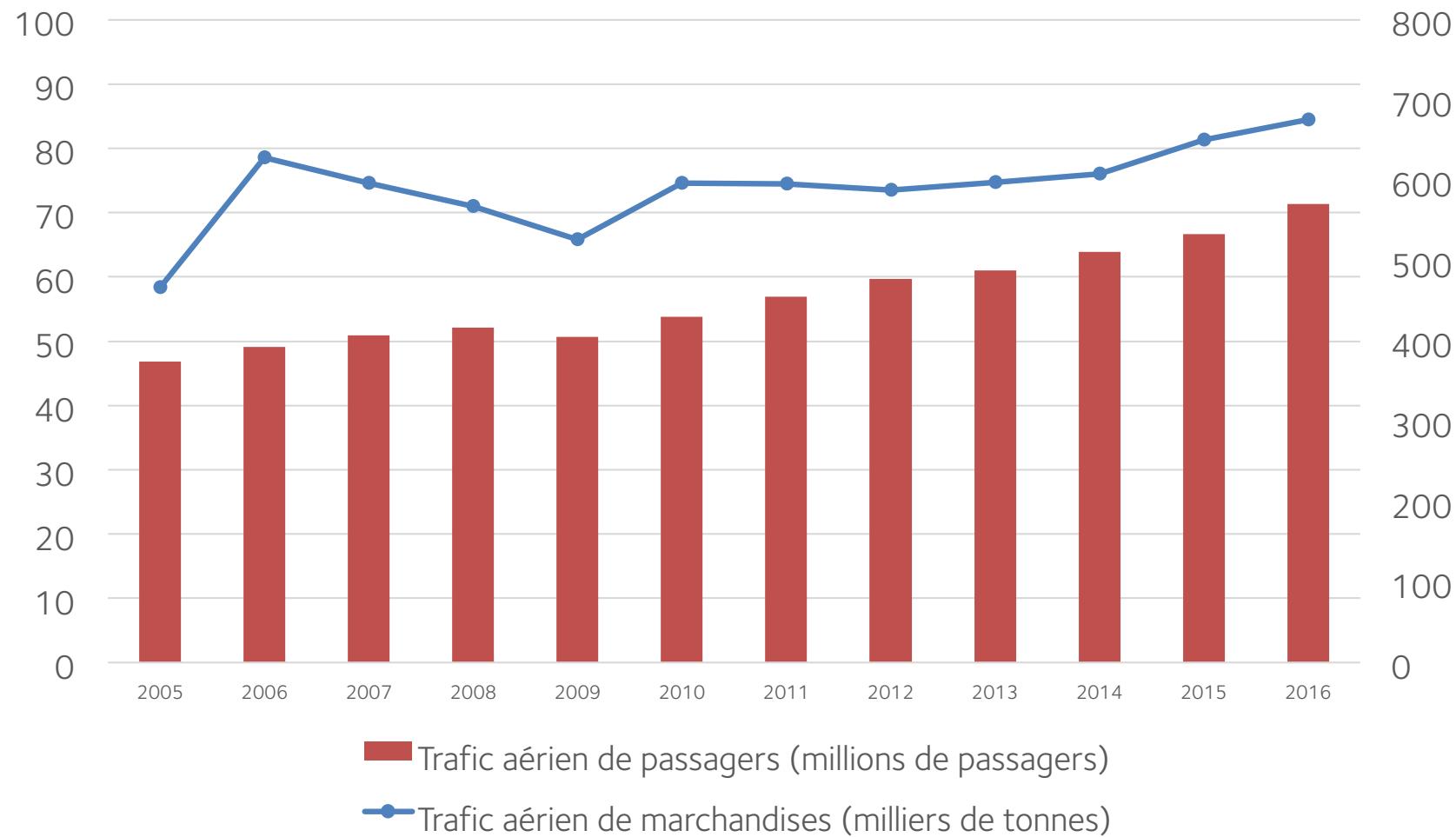
- Structurer la réduction de la dépendance aux hydrocarbures autour d'un transfert modal des déplacements vers des transports terrestres rapides, fiables et abordables
- Équiterre recommande de ne pas permettre le transport de produits pétroliers via le pipeline Trans-Nord jusqu'à ce qu'une nouvelle instance de réglementation fédérale soit mise en place et ait pu attester de la sécurité de ce pipeline.
- Équiterre s'oppose fermement à toute utilisation de fonds provenant du Fonds vert pour financer ce projet puisqu'il se traduit en une augmentation nette des émissions

Merci!

gpuskas@equiterre.org

La demande en carburant grimpe... et les émissions de GES aussi

Évolution du trafic aérien - Aéroports du Québec et de l'Ontario



Les biocarburants, la solution?



Publié le 26 janvier 2018 à 13h23 | Mis à jour le 26 janvier 2018 à 13h23

Du biocarburant québécois dans un vol entre Los Angeles et Melbourne



Le vol de dimanche marquera le début d'un partenariat entre Qantas et Agrisoma annoncé en novembre dernier.

PHOTO TIM WIMBORNE, ARCHIVES REUTERS

