

**Recommandations de l'arrondissement de Montréal-Nord en lien
avec le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de
carburant aéroportuaire à Montréal-Est et l'utilisation du pipeline
Trans-Nord pour l'acheminement de kérosène**

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

Le 23 février 2018

Montréal-Nord
Montréal 

Table des matières

Mise en contexte	1
Recommandations de l'arrondissement de Montréal-Nord	2
Historique opérationnel du pipeline Trans-Nord	2
Recommandation no.1	3
Considérations environnementales spécifiques à l'arrondissement de Montréal-Nord	3
Recommandation no.2	3
Recommandation no.3	3
Considérations de sécurité publique spécifiques à l'arrondissement de Montréal-Nord	4
Recommandation no.4	4
Recommandation no.5	4
Recommandation no.6	4
Création d'un fonds de contingence	5
Recommandation no.7	5
Recommandation no.8	5
Annexe 1 – Tracé actuel du pipeline Trans-Nord	6

Recommandations de l'arrondissement de Montréal-Nord en lien avec le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est et l'utilisation du pipeline Trans-Nord pour l'acheminement de kérosène

Mise en contexte

La construction d'un 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.

La 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 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 qui dessert déjà l'aéroport de Montréal à partir de Montréal-Est. Ce pipeline traverse le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord (voir la carte en Annexe 1).

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

Recommandations de l'arrondissement de Montréal-Nord

Dans le cadre de l'évaluation environnementale effectuée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), l'arrondissement de Montréal-Nord soumet, à titre de partie prenante, les huit recommandations suivantes en lien avec le processus d'approbation du projet. L'arrondissement est en particulier préoccupé par le passage à travers son territoire du pipeline desservant le terminal projeté.

Historique opérationnel du pipeline Trans-Nord

L'étude du récent historique opérationnel du pipeline Trans-Nord soulève certaines interrogations sur le potentiel d'incident, son niveau de sécurité ainsi que l'efficacité des activités de suivi et de prévention de la compagnie. Même si son permis d'exploitation avait été renouvelé en septembre 2016 par l'Office national de l'énergie (ONÉ) qui le jugeait sécuritaire, deux commissaires avaient à cette occasion demandé sa fermeture, soulignant dans un rapport dissident que les contrôles opérationnels actuels de l'entreprise ne respectaient pas selon eux la réglementation et les normes en cours.

En effet, ce pipeline, qui traverse les territoires de Montréal et de Laval, a connu plusieurs incidents au cours des dernières années : depuis 2008, il est responsable à lui seul de six des treize incidents liés aux pipelines au Québec répertoriés par l'ONÉ. Le pipeline Trans-Nord est notamment à l'origine d'un déversement de plus de 14 000 litres survenu près de la rivière des Prairies, en 2010. La même année, un autre déversement de plus de 1 500 litres a eu lieu dans Montréal-Est. En octobre 2017, l'opérateur a été forcé de remplacer complètement une portion de son pipeline, en raison de l'érosion de la conduite vieille de 65 ans et des mesures de sécurité supplémentaires avaient été imposées par l'ONÉ à l'entreprise.

Suite à ces incidents, des organismes indépendants tels Greenpeace, Nature Québec et le Regroupement vigilance hydrocarbures Québec ont réclamé sa fermeture immédiate en soulignant que les autorités avaient fait preuve d'un grave manque de responsabilité en laissant ce pipeline fonctionner alors que l'entreprise reconnaît elle-même qu'il présente de sérieux problèmes d'intégrité.

Recommandation no.1

L'arrondissement de Montréal-Nord exhorte le BAPE d'exiger dans son processus d'approbation une évaluation indépendante de l'état du pipeline Trans-Nord ainsi que des programmes de gestion et de protection et que les résultats d'une telle étude soient rendus publics.

Considérations environnementales spécifiques à l'arrondissement de Montréal-Nord

Le pipeline Trans-Nord, qui relie la région de Montréal à l'Ontario, traverse la rivière des Outaouais aux limites du Lac des Deux Montagnes. Il passe aussi sur le territoire de Deux-Montagnes et de Saint-Eustache, en plus de franchir la rivière des Mille-Îles. Le pipeline compte deux tronçons dans la région de Laval et Montréal. Un premier se rend à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, en traversant Laval et la rivière des Prairies. L'autre tronçon traverse aussi Laval, la rivière des Prairies et le secteur des installations pétrolières de Montréal-Est.

Cependant, l'application au BAPE ne contient pas d'évaluation de risque aux plans d'eau majeurs, incluant la rivière-des Prairies ou la rivière des Outaouais.

Recommandation no.2

L'arrondissement de Montréal-Nord recommande, en tant que condition à l'approbation du projet de terminal, que la compagnie Pipelines Trans-Nord réalise une étude de risque sur les impacts d'un déversement majeur qui pourrait affecter une étendue d'eau à proximité du pipeline.

Recommandation no.3

L'arrondissement de Montréal-Nord recommande la tenue d'une étude indépendante, sous l'égide du BAPE, afin de déterminer si les opérations de nettoyage d'un déversement de kérosène sont différentes de celles d'un déversement de pétrole brut conventionnel, et si oui, comment et à quel titre. Cette étude devrait aussi évaluer les impacts spécifiques d'un déversement de kérosène sur l'environnement, la préparation aux situations d'urgence et les méthodes de réponse aux déversements.

Considérations de sécurité publique spécifiques à l'arrondissement de Montréal-Nord

La présence du pipeline Trans-Nord sur le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord soulève également des considérations de sécurité publique. Par exemple, son tracé encercle une école de Montréal-Nord : deux lignes de l'oléoduc Trans-Nord, datant de 45 et 65 ans, passent littéralement le long des deux côtés de la cour de l'école primaire Adélarde-Desrosiers où les conduites forment un « L » autour de l'établissement. Tout le long du pipeline, des panneaux jaunes signalent sa présence. Pourtant, la directrice de l'école, lorsque contactée par un quotidien montréalais en octobre 2017, a avoué ne pas savoir que ses élèves cohabitaient avec une ligne de transport de produits pétroliers.

Recommandation no.4

L'arrondissement de Montréal-Nord recommande au BAPE que les informations liées au pipeline, notamment son tracé, les résultats des inspections et les travaux de tests et d'entretien, soient transmises sur une base régulière par l'opérateur du pipeline aux municipalités et aux commissions scolaires concernées.

Recommandation no.5

Sur la question spécifique de la préparation aux situations d'urgence, de la capacité d'intervention et de conduite d'opérations de nettoyage, l'arrondissement de Montréal-Nord recommande au BAPE d'évaluer la capacité de la CIAM et de Pipelines Trans-Nord à s'intégrer avec les services d'urgences locaux dans la prévention, la préparation et la réponse à un déversement majeur, en plus d'évaluer son plan d'intervention. De plus, le BAPE devrait demander à la CIAM et à Pipelines Trans-Nord de fournir une formation au personnel des services d'urgence et tout autre personnel pertinent de l'arrondissement.

Recommandation no.6

L'arrondissement de Montréal-Nord recommande aussi l'installation de valves d'arrêt sur la ligne à proximité des traverses de cours d'eau majeurs, notamment à proximité de la rivière des Prairies.

Création d'un fonds de contingence

Les ruptures d'oléoduc et les déversements peuvent, selon les circonstances, entraîner des coûts très élevés reliés aux opérations d'urgence, au nettoyage et au versement de compensations.

Recommandation no.7

L'arrondissement est d'avis que le BAPE devrait recommander la création d'un fonds de contingence pour les déversements de produits pétroliers. Le fonds pourrait être financé par une taxe sur le nombre de barils de produits pétroliers transportés, géré par l'ONÉ ou une branche du gouvernement ou une organisation indépendante.

Recommandation no.8

L'Arrondissement de Montréal-Nord recommande aussi que le BAPE demande, sur une base annuelle, l'évaluation des polices d'assurance-responsabilité de la CIAM et de Pipeline Trans-Nord afin de confirmer qu'elles suffiraient à la couverture de tout déversement majeur et minimalement pouvoir couvrir l'équivalent des coûts reliés aux conséquences d'un déversement.

Annexe 1 – Tracé actuel du pipeline Trans-Nord

