

# Mémoire relatif au projet de Terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire de l'Est de Montréal.

déposé au Bureau d'audience publique de  
l'Environnement

**Quatre recommandations pour encadrer  
le maillon faible...**

Par Daniel Vanier  
Biologiste de formation

23 février 2018

## Introduction

Le maillon faible du projet de terminal de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) demeure son transporteur, la firme Pipeline Trans Nord (PTNI), propriétaire entre autres de l'oléoduc reliant Montréal Est à l'aéroport de Montréal.

L'objectif de ce mémoire est d'obtenir toutes les garanties possibles auprès de PTNI et de l'ONE pour s'assurer de la conformité, de l'intégrité et de la sécurité des infrastructures appartenant à cette entreprise dans la grande région métropolitaine de Montréal. Dans la partie 1 de ce mémoire, au moins cinq recommandations traitent de l'oléoduc de PTNI, allant d'une mesure contre la surpression; à l'acquisition de connaissances en cas de déversement en milieu aquatique; de l'inspection sur le terrain de l'oléoduc; du suivi de la conformité et du renouvellement de l'autorisation permettant l'exploitation de ce réseau pipelinier et de certaines conditions obligatoires à respecter avant l'émission du certificat d'autorisation par la DGEE.

La Partie 2 porte sur deux recommandations adressées au CIAM, une sur la question du transport ferroviaire et sur l'engagement communautaire.

## **Partie 1: Recommandations relatives à l'oléoduc appartenant à PTNI dans la région de Montréal**

### **Recommandation 1 :**

Étude de simulation concernant un déversement de produits pétroliers dans la Rivière des Prairies et analyse des délais de temps avant d'atteindre une prise d'eau potable ou une usine de traitement de l'eau par le MDDELCC.

- Considérant que l'oléoduc de PTNI franchit à deux reprises la Rivière des Prairies (à l'Est du pont de l'autoroute 25 et à l'Ouest pour le tronçon latéral de Dorval) afin d'acheminer le kérosène à l'aéroport de Montréal;
- Considérant qu'il y a eu un accident écologique, le 29 février 2010, il s'agit d'un déversement de produits pétroliers sur les berges lavalloises et dans la Rivière des Prairies à l'Est de l'autoroute 25. Le déversement est estimé à 30 mètres cube soit 30 000 litres; (DQ8.1 p.3-4);
- Considérant que lors de l'audience du BAPE relatif au projet d'Oléoduc d'Énergie Est de Trans Canada, l'étude déposée par la Communauté

métropolitaine de Montréal (CMM) fut un véritable électrochoc auprès des populations concernées et des élus<sup>1</sup>;

- Considérant que l'étude de la CMM démontre que le déversement de mazout lourd dans le secteur de la Rivière des Outaouais pourrait être une menace pour les prises d'eau potable et les usines de traitement de l'eau en aval et la panache de pollution peut atteindre l'extrémité Est de la pointe de l'Ile de Montréal<sup>2</sup>;
- Considérant la vulnérabilité et la fragilité des installations d'eau potable de la région de Montréal<sup>3</sup>;
- Considérant que le mémoire du Centre de formation national sur le traitement de l'eau à Vaudreuil démontre que la majorité des usines de traitement et des prises d'eau potable dans la région montréalaise ne possèdent pas de plan B pour alimenter les populations des municipalités desservies<sup>4</sup>;
- Considérant qu'une usine de traitement de l'eau atteinte par un panache de produits pétroliers risque d'être difficile à décontaminer et pourrait engendrer de coûts onéreux<sup>5</sup>;
- Considérant que les propriétés physiques du kérosène sont différentes que celle du mazout lourd;
- Considérant que l'ONE a émis des ordonnances de sécurité qui portaient sur un plan de gestion des franchissements des cours d'eau pour le tracé de l'oléoduc de PTNI;
- Attendu que PTNI doit remettre régulièrement des rapports sur le suivi de l'exécution de son Plan de gestion des franchissements des cours d'eau et notamment celui de la Rivière des Prairies;

**REC 1 :**

Le MDDELCC doit réaliser une étude de simulation de déversement de produits pétroliers (Kérosène, Mazout lourd, Essence et Diesel) aux deux

<sup>1</sup> Savaria Experts Environnement, 6 mai 2015, Premier rapport technique : Mise en service de l'oléoduc Énergie Est de Trans Canada, Impacts d'un déversement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, Communauté métropolitaine de Montréal, 54 pages.

<sup>2</sup> Idem p.16

<sup>3</sup> Personnel enseignant, Mai 2016, Mémoire du Centre national de formation sur le traitement de l'eau : Vulnérabilité des stations de purification de l'eau de la région métropolitaine de Montréal et risques pour la population en cas de contamination de l'eau par les hydrocarbures, Centre national de formation sur le traitement de l'eau (CNFTE), 43 pages.

<sup>4</sup> Idem que 3

<sup>5</sup> Idem que 3

points de franchissement de la Rivière des Prairies par le pipeline appartenant à PTNI.

Cette étude poursuit deux objectifs;

Le premier est d'effectuer une analyse de différents scénarios en prenant en considération les critères suivants;

- La localisation de l'incident;
- La caractérisation de l'incident ou de l'accident (fuite, rupture de canalisation);
- Du type de produits pétroliers et leurs comportements en milieu aquatique (facteur de dilution, volatilité, écoulement, masse, toxicité, etc.);
- Les conditions météorologiques (Hiver, printemps et estivale) ;

Le deuxième est d'évaluer la vitesse d'écoulement du panache de pollution dans la Rivière des Prairies afin de déterminer les délais de temps avant d'atteindre en aval les prises d'eau potable et les usines de traitement de l'eau. Il faut absolument avoir des évaluations les plus précises possibles des dangers de contamination des installations d'eau potable. Ces informations demeurent indispensables pour le service d'urgence du MDDELCC et la sécurité civile ainsi que pour PTNI et son plan de mesures d'urgence. Cette recommandation devient une condition obligatoire (sine qua none) avant l'émission du certificat d'autorisation pour la construction de l'oléoduc appartenant au CIAM dans le cadre du projet de terminal (voir Rec. 5)

Recommandation 2 :

Incidents de surpression.

- Considérant qu'un incident de surpression « *survient quand la pression d'exploitation d'un pipeline est plus élevée, même pour un très court laps de temps, que la pression maximale autorisée par l'Office* » (DQ8.1.1 p.1).
- Considérant que les « *surpressions sont le plus souvent le résultat d'ondes transitoires dans le réseau pipelinier, causés par l'ouverture et la fermeture de vannes.* » (DQ8.1.1 p.1)
- Considérant que l'ONE a dénombré 17 incidents de surpression au cours des 15 dernières années pour l'oléoduc de PTNI (DQ8.1 p.1 à 3)
- Considérant qu'un incident de surpression peut entraîner comme conséquence, la rupture d'une canalisation;

- Attendu que l'ONE estime que *«la récurrence des incidents de surpression démontre que PTNI n'a pas encore réellement résolu le danger lié à la surpression»* (DQ8.1.1 p. 3);
- Considérant que les réseaux pipeliniers doivent être dotés de limiteurs de pression ou des soupapes régulatrices de pression pour gérer efficacement la pression à l'intérieur de l'oléoduc (DQ8.1.1 p.1);
- Attendu que l'Office juge également que *«PTNI n'a pas réglé tous les facteurs de causalité possibles en ce qui concerne les incidents de surpression.»* (DQ8.1.1 p.3)
- Considérant que *PTNI a eu six ans pour se conformer à de nombreuses ordonnances de sécurité rendues par l'Office* (DQ8.1.1 Annexe A) et qu'ils n'ont pas réussi à identifier les causes de certains incidents antérieurs;
- Considérant que l'ONE a ordonné une diminution de pression à 70% pour les tronçons montréalais du pipeline de PTNI (NPS 10) lors de la dernière ordonnance (AO-001-SO-T217-03-2010) pour s'assurer de la protection de l'environnement et de la sécurité du public;

Rec. 2 :

L'ONE ordonne à PTNI le maintien à 70% de la pression pour le tronçon de Montréal Est à Sainte-Rose (NPS 10) et le latéral de Dorval (NPS 10) dès maintenant et jusqu'à 5 ans après que l'ONE a jugé que l'exécution du plan de mesures correctrices est conforme.

La dernière ordonnance (AO-001-SO-T217-03-2010) émise par l'ONE à propos des incidents de surpression limite le délai à seulement 2 ans après la conformité du plan de mesures correctrices. Nous demandons cinq ans pour être vraiment sûr que les mesures apportées par PTNI sont vraiment efficaces. Nous redoublons de prudence en raison de la réputation et de la lenteur de PTNI à respecter les conditions de l'ONE. Un incident de surpression peut devenir rapidement une catastrophe écologique que ce soit dans des écosystèmes aquatiques, terrestres, agricoles ou des milieux humides

Recommandation 3 :

Formation d'une Équipe d'inspection sur le terrain de l'ONE pour l'oléoduc de PTNI dans la région de Montréal.

- Considérant que l'ONE a émis de nombreuses ordonnances de sécurité à propos de l'oléoduc du PTNI au Québec au cours des dernières années ;
- Considérant que les ordonnances de sécurité à PTNI visaient à supprimer les incidents de surpression; Attendu que PTNI doit mettre en œuvre un programme de gestion de l'intégrité des installations et du réseau pipelinier; à planifier et à exécuter un programme de gestion des franchissements des cours d'eau. ;
- Attendu que la dernière ordonnance de sécurité modificatrice (AO-001-SO-T217-03-2010) émises par l'ONE, regroupe les exigences et les engagements non encore respectés par PTNI des ordonnances de sécurité précédentes;
- Considérant que la dernière ordonnance fournit des exigences supplémentaires visant à corriger la non-conformité continue de PTNI notamment pour ces systèmes de surpression et de franchissements des cours d'eau et à respecter la nouvelle réglementation et les nouvelles normes<sup>6</sup> (DQ8.1.1 p.2);

Rec. 3 :

Dès l'été prochain (2018), l'ONE envoie une équipe d'inspecteurs dans la région métropolitaine et en particulier sur les tronçons de Montréal Est et Sainte-Rose et du latéral de Dorval de l'oléoduc du PTNI. Premièrement, leur mission est d'examiner sur le terrain l'application du plan de mesures correctrices et de vérifier sa conformité aux exigences de l'ONE. Le second but est de procéder à une inspection sur le terrain d'installations névralgiques tel que le site de connexion et les stations de pompage. Les inspecteurs devront porter une attention particulière à certains tronçons notamment les franchissements des cours d'eau dont les deux points de la Rivière des Prairies, l'embranchement avec le latéral de Dorval, la rentrée aux installations du CIAM dans le Techno Parc Montréal à proximité de l'aéroport.

Il s'agit d'appliquer le principe de précaution, un des éléments les plus importants du développement durable. Le transporteur PTNI, engagé par la CIAM, demeure le maillon faible du projet du promoteur. La population de la région de Montréal a le droit d'obtenir des garanties supplémentaires de la part de Trans Nord et de l'ONE en matière de sécurité, d'intégrité des installations du transporteur et de la protection de l'environnement. Trans-

---

<sup>6</sup> Règlement de L'Office national de l'Énergie sur les pipelines terrestres, norme CSA Z662-15, Guide sur le processus de réhabilitation.

Nord a bénéficié d'un certain laxisme de la part de l'ONE. Le temps de la récréation est terminé.

Le bilan des inspections effectué par l'ONE devra être déposé à la Direction générale de l'Évaluation environnementale (DGEE) du MDDELCC avant l'émission du certificat d'autorisation pour la construction du pipeline du CIAM. Cette condition est obligatoire (Sine qua none). Le personnel du DGEE procédera à l'analyse de ce bilan.

Finalement, pour une question de transparence, l'ONE et la DGEE devront rendre public et accessible ce rapport sur leurs sites web respectifs.

#### Recommandation 4 :

L'ONE doit procéder à des activités de vérification de la conformité et à l'émission d'une autorisation pour la révocation ou le renouvellement de l'exploitation de l'oléoduc de PTNI dans la région de Montréal.

- Considérant que l'ONE a dressé une liste de tous les incidents signalés par PTNI pour le segment de l'oléoduc allant de Montréal Est jusqu'à l'aéroport de Montréal au Québec, du 1<sup>er</sup> janvier 2003 au 1<sup>er</sup> février 2018 (DQ8.1 p. 1 à 3)
- Considérant que l'ONE a dénombré 17 incidents de surpression; 3 incidents de canalisation mise à nue; un incendie et un déversement de 30 000 litres de produits pétroliers entre autres dans la Rivière des Prairies (DQ8.1 p.1 à 3);
- Considérant que PTNI a exploité le réseau pipelinier au-delà des limites de conception et de la restriction de pression établies par l'ONE ;
- Considérant que dans son rapport publié en mai 2016, la Commission de l'Environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a demandé << *que l'Office national de l'énergie (ONE) assure un suivi de conformité de la canalisation et des installations de Pipelines Trans Nord Inc (PTNI) avant la réalisation du projet de la CIAM*>> (DB ?? p.15)
- Considérant que deux membres de l'ONE ont exprimé leurs dissidences à l'automne 2016 et aurait préféré que le réseau pipelinier soit fermé en attendant, le respect par PTNI, des exigences du Règlement de l'Office national de l'Énergie sur les pipelines terrestres ou de la norme CSA Z662-15. (DQ-8.1.1 Annexe A);
- Considérant que «*le conseil de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Deux-Montagnes demande à l'Office national de l'Énergie d'agir promptement pour assurer la santé et la sécurité des personnes et la*

*qualité de l'environnement et de prendre toutes les mesures nécessaires pour que des conditions imposées dans les différentes ordonnances de sécurité soient mises en œuvre et respectées»<sup>7</sup>*

- Considérant que l'ONE a publié un rapport d'audit définitif des activités de patrouille de l'oléoduc de PTNI au Québec et en Ontario;
- Considérant que l'audit a permis de constater que «les pratiques de Trans Nord dans plusieurs aspects de ses patrouilles ne respectaient pas les exigences»<sup>8</sup> de l'ONE;
- Attendu que Nature Québec, Greenpeace et le Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec ont demandé la fermeture immédiate du pipeline de Transe Nord suite à un incident nécessitant le remplacement complet d'une portion de 500 mètres traversant le ruisseau Paiement à Saint-Lazare en Octobre dernier (2017);<sup>9</sup>
- Attendu que les citoyens sont de plus en plus préoccupés par les impacts de nombreux incidents touchant le réseau pipelinier de Trans Nord au Québec;

Rec. 4 :

Nous exigeons que l'ONE vérifie la conformité de l'oléoduc de PTNI dans la région de Montréal à ces exigences réglementaires, normatives et administratives et à décider de son avenir soit en révoquant ou en renouvelant l'autorisation de l'exploitation de son réseau pipelinier et des installations connexes de ce transporteur.

L'ONE doit absolument offrir à la population et aux autorités du gouvernement du Québec, des garanties formelles en matière d'intégrité, de sécurité du pipeline et des installations connexes appartenant à PTNI et de la conformité de ces opérations.

Les "*pipelines*" ont mauvaise presse au Québec depuis quelques années. L'opposition au projet d'Énergie Est de Trans Canada fut fructueuse pour la population grâce à une mobilisation extraordinaire des citoyens et des différents organismes d'intérêt.

---

<sup>7</sup> Extrait du procès-verbal de l'Assemblée ordinaire de la MRC de Deux-Montagnes tenue le 26 octobre 2016, p.2

<sup>8</sup> Rapport d'audit définitif de l'ONE liés aux activités de patrouille de PTNI. 18 janvier 2017, p.2

<sup>9</sup> Alexandre Shields, 12 octobre 2017, Le Devoir



Les résultats de l'analyse des différents rapports exigés par l'ONE à PTNI et celui de l'équipe des inspecteurs (Voir la rec.3) serviront de base à une décision éclairée de la part des membres de l'ONE.

Cette démarche reste essentielle si PTNI veut rétablir sa réputation de société responsable et celles de ses propriétaires (Suncor, Shell et Esso).

Cependant, cette procédure va également protéger les intérêts des clients de PTNI notamment ceux du CIAM. Une catastrophe écologique n'est guère de la bonne publicité pour une entreprise comme CIAM et ses propriétaires, les compagnies aériennes.

L'application des recommandations 2, 3 et 4 risque probablement de représenter des délais supplémentaires dans l'échéancier de réalisation du Terminal de carburants aéroportuaires de CIAM.

Il y a un moyen de limiter ces retards. La recommandation 5 traite de cette question.

#### Recommandation 5 :

Deux certificats d'autorisation de la DGEE pour le projet du CIAM.

- Considérant que les promoteurs font face régulièrement au dilemme des retards lors de la réalisation de leurs projets;
- Attendu que ces retards engendrent des coûts supplémentaires lors de la construction et une perte de revenus pour le promoteur dû à une plus longue période d'inactivité;

#### Rec. 5

Nous demandons que la DGEE recommande le scindement du projet de Terminal de carburants aéroportuaires du CIAM en deux certificats d'autorisation en vertu de l'article 31.1 de la Loi sur la Qualité de l'environnement (LQE) du Québec.

Un premier certificat est attribué à la construction des installations du CIAM sur le site 1 (Quai de transbordement et les réservoirs d'entreposage du kérosène) et le site 2 qui servira à la distribution de ce carburant aéroportuaire par camions, par trains de marchandises et par barges.

Le deuxième certificat d'autorisation en vertu de l'article 31.1 de la LQE servira à encadrer les activités de construction de l'oléoduc du CIAM reliant les deux sites principaux à la station de connexion du PTNI.

Cependant, l'octroi de ce certificat sera assujéti à une série de conditions obligatoires (sine qua none) (Voir l'Encadré A pour cette liste de conditions) permettant aux professionnels du MDDELCC de procéder à une analyse en profondeur de l'intégrité et de la sécurité du pipeline de Trans Nord.

Le CIAM pourrait commencer ces travaux de décontamination, d'aménagement et même la construction des futures installations des sites 1 et 2 dès l'automne prochain si la DGEE parvient à émettre le certificat d'autorisation dans les temps requis.

L'octroi du deuxième certificat par la DGEE demeure complexe en raison des délais supplémentaires occasionnés par les activités de conformité et d'inspection de l'ONE du pipeline de Trans Nord sur le territoire québécois et de la décision de révoquer ou de renouveler l'autorisation de l'exploitation.

#### Encadré A

Avant d'émettre un certificat d'autorisation attitré à la construction du pipeline du CIAM, la DGEE devra respecter les conditions obligatoires (sine qua none) suivantes :

1. La DGEE doit obtenir et analyser tous les rapports de PTNI produit entre 2016 et 2018 pour répondre aux différentes exigences de l'ONE;
2. La DGEE doit obtenir et analyser le Bilan de l'inspection sur le terrain de l'été 2018 de l'ONE (voir REC. 3). Ce document devra être rendu public sous forme d'annexe au Rapport d'évaluation environnementale de la DGEE.
3. La DGEE doit procéder à l'obtention et à l'analyse de l'évaluation de l'ONE portant sur la conformité et l'intégrité du réseau pipelinier et des installations connexes de PTNI au Québec tel qu'exigée dans la recommandation 4 de ce mémoire, Ce rapport doit mettre mis en annexe au Rapport d'évaluation environnementale de la DGEE;

4. La DGEE devra prendre connaissance et analyser la lettre de décision des membres experts de l'ONE et évaluer leurs justifications pour renouveler ou révoquer l'autorisation de continuer l'exploitation du réseau pipelinier et des installations connexes de PTNI au Québec, Cette lettre de décision devra être mise en annexe au Rapport d'évaluation environnementale de la DGEE.
5. La DGEE devra également procéder à l'examen du rapport de simulation d'un déversement d'hydrocarbures de l'oléoduc de Trans Nord dans la Rivière des Prairies. Il s'agit également de préciser l'écoulement du panache de pollution et d'estimer les délais de temps avant qu'il atteigne et contamine les prises d'eau potable et les stations de purification de l'eau en aval. Cet important rapport sera publié sur le site Web du MDDELCC.

Il faut laisser tout le temps nécessaire à l'ONE pour obliger PTNI à exécuter son plan de mesures correctrices et de respecter les exigences contenues dans la dernière ordonnance. D'ailleurs, PTNI s'est engagé à déposer une série de rapports traitant de la sécurité et de l'intégrité de son pipeline au Québec et également la protection du public et de l'environnement de son pipeline au Québec. Au moins, deux rapports seront déposés à la fin de l'année 2018 dont celui qui porte sur le Programme de gestion des franchissements des cours d'eau.

#### Recommandation 6 :

Possibilité de transport ferroviaire au site d'entreposage de carburants à proximité de l'aéroport de Montréal (Techno Parc Montréal)

Qu'est-ce qui arrive si l'ONE exige de PTNI, la fermeture définitive de son oléoduc au Québec?

Lors de la séance en soirée du 23 janvier 2018, la question fut posée au promoteur. Ce dernier répondit rapidement que le carburant aéroportuaire serait transporté par camion jusqu'à l'aéroport de Montréal (DT3 p.). L'intervenant a interrogé de nouveau le représentant du CIAM sur la possibilité de desservir les installations de cette entreprise par le biais du transport ferroviaire. La réponse fut immédiate, il n'y a aucune possibilité.

Lors des dernières semaines, j'ai effectué en voiture une visite du Techno Parc Montréal en compagnie de l'un de mes amis écologistes. Discutant avec lui du projet de Terminal du CIAM, j'ai indiqué à ce dernier, la réponse du promoteur au sujet du transport ferroviaire. Mon ami me dit «Ben voyons, Dan, t'as pas vu la voie ferrée sur le chemin François à environ 250 mètres des réservoirs du CIAM. Nous étions en soirée, le soleil venait de se coucher depuis un bon moment et ces derniers temps, j'éprouve des problèmes d'acuité visuelle. Je prends mon courage à deux mains et je vais à un café internet. Grâce à "Google Map", je découvre le pot aux roses. Quelle surprise!!! Effectivement, une voie ferrée traverse le chemin François à proximité du ruisseau Bertrand, un des derniers ruisseaux de l'Île de Montréal, et à l'arrière d'une entreprise de camionnage «???». Les photos ont été prises à partir du site Web de Google Map. Elles sont présentées à l'annexe C et donnent une preuve de notre découverte.

## **Rec.6**

**La DGEE doit obliger le promoteur, CIAM a étudié et analyser sérieusement la possibilité de desservir ces installations du Techno Parc de Montréal par le transport ferroviaire. Cette étude serait une des conditions du certificat d'autorisation attribué à la construction des sites 1 et 2.**

Les convois de trains sont plus efficaces que des centaines de camions en terme de limitation des gaz à effet de serre (GES). C'est sûr que le moyen de transport privilégié sur cet aspect, demeure l'oléoduc du PTNI. Mais sait-on jamais, PTNI éprouve de nombreuses difficultés.

Comme dit le promoteur, il faut des sources fiables d'approvisionnement en kérosène. C'est une des raisons qu'il ajoute un nouveau quai de transbordement à Montréal plutôt qu'un seul à Lévis.

Le dédoublement de la voie ferrée est possible incluant un quai de déchargement des carburants et la construction d'une conduite souterraine reliant ce dernier au site d'entreposage du CIAM.

Il faudra prendre des précautions pour protéger et conserver dans son état naturel le ruisseau Bertrand. Il s'agit de planifier les activités de

déchargement à une bonne distance du ruisseau et de ses berges. Le tracé de la conduite souterraine pourrait traverser en profondeur le site de l'entreprise de transport (YRC)

Recommandation 7 :

L'engagement communautaire du CIAM.

Le rapport de la Commission de l'Environnement de la CMM a formulé la recommandation suivante (DB1 p.16) :

*«Que la CIAM appuie financièrement tel qu'annoncé en séances publiques des projets de protection du fleuve Saint-Laurent» (DB1 p.16)*

Pour sa part, la CIAM a indiqué à nouveau son engagement en affirmant que *«la protection du fleuve Saint-Laurent et de sa biodiversité sont des éléments qui nous tiennent à cœur»* (DA4 p.2). La CIAM parle de consacrer des ressources sans préciser la forme d'aide qu'elle pourra apporter.

La CIAM pourrait solliciter d'autres partenaires notamment ses membres propriétaires (Compagnies d'aviation), ses nouveaux collègues au sein de l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM), des groupes de citoyens des arrondissements environnants, etc. à s'impliquer dans la conservation du fleuve Saint-Laurent Pour des projets plus costauds de conservation, vous pouvez inviter des organismes tel que la Fondation de la Faune du Québec, la Fondation pour la protection de l'Environnement de Shell, Canards Illimités (surtout pour les milieux humides) et bien sûr la CMM pour l'expertise. Pour la sélection du projet, vous aurez l'embarras du choix. Il serait bien de présenter le projet de conservation durant l'année de l'ouverture et de la mise en opération de vos installations à Montréal Est.

## **Rec.7**

**Nous voulons ajouter notre voix à celle de nombreux citoyens et de groupes d'intérêt qui veulent la conservation des habitats naturels du fleuve Saint-Laurent dans l'Est de Montréal et appuyer fermement les démarches du CIAM dans ce domaine.**

## **Conclusion**

J'espère que ce mémoire en proposant une démarche rationnelle et rigoureuse sous forme de recommandations répondra à l'objectif d'encadrer la sécurité et l'intégrité de l'oléoduc appartenant à PTNI dans la région montréalaise. Non seulement, PTNI devra accroître ses responsabilités, mais l'ONE et le MDDELCC devront assumer leurs rôles de chiens de garde pour la protection et la sécurité de notre environnement et de nos populations.

Pour sa part, la CIAM pourra réaliser son projet de Terminal de carburants d'aviation à Montréal Est à moins que le rapport de la Commission du BAPE ou celui de la DGEE découvrent une lacune importante en termes de sécurité publique et de risques industriels (ex. Effets dominos lors de l'explosion dû à une fuite d'un réservoir).

Je n'ai pas la compétence d'évaluer les risques industriels de ce genre de projet, cela explique mon silence.

J'invite sérieusement la Commission du BAPE et des représentants de la DGEE à effectuer une visite sur le terrain accompagné par le promoteur. Il faudra également jeter un coup d'œil sur le site de connexion de Pipeline Trans Nord. Les installations de la CIAM dans le Techno Parc Montréal devraient être au menu de cette journée d'activités et vous pourrez ainsi vérifier sur les lieux, la présence d'une antenne ferroviaire. L'observation sur le terrain nous apprend tellement de choses parfois invisibles. aux cartes et aux plans.

Finalement, j'espère que prochainement (quelques années), la CIAM accueille sa première livraison de biocarburants de seconde génération produite par une entreprise québécoise.

## **Remerciements**

**Je remercie Monsieur François C. pour m'avoir accompagné lors de visites sur le terrain, pour ces judicieux conseils et ses encouragements.**  
**Je remercie également Madame Julie Bélanger pour son appui et ses encouragements.**

J'affirme, Daniel Vanier, j'ai rédigé ce mémoire sans apparence de conflits d'intérêts, en toute honnêteté, au meilleur de mes connaissances et sans l'usage d'alcools et de drogues.

---

Daniel Vanier  
Bac. sc. biologiques  
Option écologie  
UQAM  
[dvanier58@hotmail.com](mailto:dvanier58@hotmail.com)

## **Annexe A**

**Photo aérienne  
et une série de photos portant  
sur la présence d'une antenne ferroviaire  
à proximité du site de la CIAM dans  
le Techno Parc de Montréal**























