

**243 P  NP  DM52**

Projet de construction de l'oléoduc Pipeline  
Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est

**Lévis et Montréal-Est 6211-18-011**

**Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent  
entre Lévis et Montréal-Est par Ultramar Ltée**

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

**Par le  
*Collectif en environnement Mercier-Est***

**Avril 2007**

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
La portion montréalaise du projet	4
Le niveau de risque et l'effet domino	5
Les interfaces avec le milieu résidentiel	7
Qualité de l'air dans l'est de Montréal	8
Le projet Ultramar	12
Le transport par camion	12
Recommandations / Conclusion	13

## INTRODUCTION

Conscients que la qualité de vie d'un quartier ou d'une communauté dépend largement de l'engagement de ses résidents, des citoyens et des citoyennes ainsi que des organismes du milieu se sont regroupés, il y a plus d'une quinzaine d'années, pour former un comité connu maintenant sous le nom de Collectif en environnement Mercier-Est. Le Collectif travaille activement à la promotion des valeurs environnementales ainsi qu'à la défense et à l'amélioration de la qualité de vie de la population de Mercier-Est et de ses environs.

La situation géographique du quartier, à proximité d'une zone regroupant plusieurs industries lourdes, a incité le Collectif à s'intéresser étroitement aux questions touchant la sécurité publique et à s'engager auprès de plusieurs instances industrielles, institutionnelles et communautaires : Comité mixte municipal industriel de l'Est de Montréal (CMMI), Comité de liaison industriel et communautaire (CLIC), Comité ZIP Jacques-Cartier, Solidarité Mercier-Est, AGIIRR, etc.

Depuis plusieurs années, le milieu industriel multiplie les initiatives en vue de se rapprocher de la communauté environnante. Il en est ressorti un large consensus sur la nécessité d'établir des règles favorisant un bon voisinage. Parmi ces règles, la création d'une zone de transition entre les activités industrielles et les zones résidentielles figure en tête de liste.

Le récent projet d'ajouts de réservoirs de la compagnie Canterm à Montréal-Est ainsi que celui sur le développement du secteur Contrecoeur nous préoccupent particulièrement en ce qui regarde l'aménagement sécuritaire des interfaces industrielles et résidentielles. Selon nous, le projet d'Ultramar, dont les rayons d'impact atteignent un secteur résidentiel pose également la question de l'aménagement harmonieux et sécuritaire de l'est de l'île de Montréal.

## **La portion montréalaise du projet**

La compagnie Ultramar présente un projet de construction d'un pipeline entre sa raffinerie Jean-Gaulin à Lévis et son terminal de Montréal-Est. Ce mémoire porte sur la portion du projet située dans le secteur est de Montréal.

Pour cette partie du projet, Ultramar propose l'utilisation de conduites qui servent actuellement pour le transbordement des navires. Il s'agit de deux conduites de 508 mm de diamètre fonctionnant à la pression maximale de 1 050 kPa et qui transporteront des liquides à basse tension de vapeur tels l'essence, le carburéacteur, le diesel et le mazout. Le promoteur prévoit le transport de 100 000 barils par jour, et une capacité de 170 000 barils dans le futur. Le centre de contrôle sera situé à Montréal-Est et un centre de relève sera installé à la raffinerie de Lévis. Près du quai à Montréal-Est, le réservoir (R-215) déjà existant, servira de réservoir d'entreposage pour recevoir les produits advenant que la pression soit supérieure au point de consigne et pour stoker les interfaces entre les lots de produits.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, PR5.5, addenda 2, page 3-1.

## Le niveau de risque et l'effet domino

En ce qui concerne la sécurité publique, la tendance est de favoriser, quand c'est possible, le transport de matières dangereuses par pipelines plutôt que par trains ou par bateaux.

D'après l'étude de risque, les fuites sur des pipelines sont principalement dues à des conduites vieillissantes et corrodées, à l'intervention de tiers (machines excavatrices) ou attribuables à une erreur d'opérateur.<sup>2</sup> Le temps de réaction nécessaire entre la détection d'une fuite et la fermeture des vannes serait de 5 minutes.<sup>3</sup>

Selon l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, plusieurs personnes habitent dans le voisinage de la conduite existante, entre le bord du fleuve et la vanne de sectionnement V 28.<sup>4</sup> Selon l'analyse de risque, l'impact de l'explosion ne se limiterait pas au parc de réservoirs.<sup>5</sup>

« Pour tous les scénarios étudiés pour ce segment, la gravité pour le public est de niveau 4 (catastrophique) ou de niveau 3 (critique). Le risque obtenu pour le public est de niveau 2 : risque à surveiller ou à réduire. »<sup>6</sup>

La nouvelle tendance dans les études sur la sécurité est donc de déterminer le niveau de risque d'un événement par la combinaison de sa classe de probabilité et son niveau de gravité.<sup>7</sup> Par exemple, dans le projet du promoteur, une autre portion des conduites existantes hors terre de 508 mm, pour le secteur situé entre la rue Sherbrooke et le terminal Ultramar, passe sur les terrains de Parachem et Bitumar. Ce segment étant plus éloigné d'une zone habitée, la gravité des scénarios est considérée moindre.<sup>8</sup>

Dans l'étude de risque, il ressort que la zone de risque de niveau 2 et celle de niveau 3, considéré comme élevé, sont limitrophes et que cette proximité doit être prise en considération.<sup>9</sup>

L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a demandé au promoteur des informations supplémentaires sur les effets domino :

« Fournir le nombre exact de conduites adjacentes, la profondeur à laquelle les conduites sont enfouies, les spécifications minimales de ces conduites (incluant le diamètre et la pression de fonctionnement), ainsi que les produits qui sont transportés par chacune de ces conduites. Il est mentionné qu'une fuite qui s'allumerait dans la portion terrestre du tronçon pourrait provoquer des ruptures, des feux ou des

---

<sup>2</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, PR3\_Annexe N, étude de risques, page 4-12.

<sup>3</sup> Idem, page 4-5.

<sup>4</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, PR 5-5, addenda 2 page 3-20.

<sup>5</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, PR 5-4, addenda 1, page 2-7.

<sup>6</sup> Idem, page 2-3.

<sup>7</sup> Idem, page 2-6.

<sup>8</sup> Idem, page 2-4.

<sup>9</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, PR 3-3, annexe N, p. 3-3.

explosions impliquant les autres conduites. Décrire les impacts potentiels de tels accidents. »<sup>10</sup>

Ce à quoi Ultramar répond qu'elle est

« ... en mesure de fournir uniquement l'information demandée pour les conduites dont elle est propriétaire, dont deux sont louées à Parachem pour le transport de benzène, toluène et xylène. (...) Il est important de souligner qu'en plus des conduites appartenant à Ultramar, Parachem et Pétromont possèdent également des conduites à l'intérieur du corridor existant. »<sup>11</sup>

Le promoteur reconnaît que l'évaluation du risque relié à chacune des conduites prises isolément sera différente de l'évaluation qui prendrait en considération les huit pipelines situés entre le quai et le terminal.<sup>12</sup>

Ne devrait-on pas aussi tenir compte de l'effet domino relié à la présence de navires à proximité de ces infrastructures?

**Le Collectif en environnement Mercier-Est considère donc que l'analyse de risque produite par le promoteur ne tient pas compte de tous les risques auxquels est exposée la population environnante.**

Ultramar n'a pas examiné la possibilité de relocaliser les deux pipelines de 508 mm de diamètre, car, à son avis, ce déplacement ne réduirait pas les risques d'accident. :

« ... le déplacement de la conduite n'aurait pas pour effet de réduire substantiellement les risques d'un accident technologique pour la population résidentielle (...) l'implantation d'un pipeline ailleurs dans le secteur de Montréal-Est n'éliminerait pas nécessairement l'utilisation des conduites existantes et ajouterait une conduite additionnelle dans un secteur à proximité. »<sup>13</sup>

Face à ce risque, quelles sont les solutions proposées?

Le promoteur suggère de s'assurer de l'intégrité des conduites existantes.<sup>14</sup>

En ce qui a trait à l'effet domino, Ultramar propose de suivre les conclusions du travail que les pipeliniers, en collaboration avec l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM) effectuent dans l'est de Montréal. Les résultats devraient être présentés puis discutés au Comité Mixte Municipal et Industriel (CMMI). Toutefois les risques reliés à la présence des pipelines ne seraient pas dévoilés à la population avant deux ans.<sup>15</sup>

---

<sup>10</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, Addenda 2, page 3-20.

<sup>11</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent PR 5-4 Addenda 1, page 2-9, section 2.6.

<sup>12</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, DT1, lignes 1229-1236.

<sup>13</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, PR5-4 addenda 1, page 2-9, section 2.5.

<sup>14</sup> Idem, page 2-3.

<sup>15</sup> BAPE, Pipeline Saint-Laurent, DT1, lignes 1185-1205 et PR 5-4, Addenda 1, page 2-11.

## Les interfaces avec le milieu résidentiel

Dans l'est de Montréal, les deux pipelines et le réservoir faisant partie du projet existent déjà. Le promoteur les considère en quelque sorte comme un droit acquis. Pourtant, des accidents récents comme ceux de Buncefield et de Toulouse remettent en question notre façon d'envisager la sécurité industrielle.<sup>16 17</sup>

Dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (chapitre de l'Arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles- Montréal-Est, Septembre 2005),<sup>18</sup> on présente la troisième orientation locale d'aménagement :

20.3.3 L'optimisation des espaces industriels et la gestion de leurs interfaces avec les milieux de vie.

Certains secteurs d'emplois sont très dynamiques et affichent de bonnes concentrations d'emplois alors que d'autres sont occupés par des entreprises à caractère extensif offrant peu d'emplois et générant des nuisances, par exemple les sites d'entreposage. Certaines de ces entreprises avoisinent des quartiers résidentiels. Le Plan d'urbanisme souhaite donc optimiser l'utilisation des espaces industriels tout en s'assurant de la gestion de leurs interfaces avec les milieux de vie.

Et le neuvième objectif se lit comme suit :

### **Objectif — Assurer la gestion des interfaces avec les milieux de vie**

À plusieurs endroits sur le territoire, des usages industriels générant des nuisances visuelles, sonores ou olfactives cohabitent avec des milieux de vie. Les interfaces sensibles, existantes et appréhendées, sont illustrées sur la carte synthèse des enjeux locaux. Afin d'améliorer la cohabitation entre les secteurs industriels et les milieux de vie, le Plan propose des dispositions réglementaires.

#### Action

9.1 Modifier les dispositions réglementaires relatives à :

- . la détermination de distances séparatrices minimales;
- . l'interdiction de certains usages à proximité des résidences;
- . l'aménagement de zones tampons;
- . la gestion des nuisances visuelles, sonores et olfactives.

En ce qui concerne les droits acquis dont se prévalent certaines industries, il nous apparaît inconcevable que ces droits aient préséance sur le droit des citoyens à un environnement sain et sécuritaire.

---

<sup>16</sup> BAPE, addenda au mémoire de la Ville de Montréal, DM 31 (2), page 2.

<sup>17</sup> [http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/Guide\\_PPRT\\_16-12-2005-2.pdf](http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_PPRT_16-12-2005-2.pdf)

<sup>18</sup> Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, partie II, chapitre 20 de l'Arrondissement Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles- Montréal-Est, Septembre 2005, p.12.

Quant à nous, d'ici à ce que les municipalités définissent des orientations claires sur l'aménagement du territoire et que le gouvernement provincial établisse une nouvelle réglementation, nous demandons que toute nouvelle installation industrielle soit interdite si les rayons d'impact déterminés par les scénarios alternatifs, les scénarios les plus probables d'accidents, touchent les secteurs résidentiels, et ce, quel que soit le zonage des terrains en cause. La sécurité des citoyens devrait primer sur toute autre considération.

Nous demandons également que les installations existantes faisant partie d'un nouveau projet, comme les conduites d'Ultramar dans le projet Pipelines Saint-Laurent, soient assujetties aux mêmes règles de sécurité et de zonage de telle sorte que leurs rayons d'impact ne touchent pas les milieux de vie environnants.

Nous devons avoir présent à l'esprit l'accident de Buncefield, terminal pétrolier exploité par Total SA et Texaco, deux des plus grandes pétrolières de la planète, réputées pour leurs normes de sécurité élevées. Cet accident pourrait se produire à nos portes.

## Qualité de l'air dans l'est de Montréal

L'est de Montréal concentre sur son territoire une vingtaine d'entreprises polluantes. Le tableau suivant recense les entreprises de la Communauté de Montréal-Est qui étaient tenues de déclarer leurs émissions polluantes à Environnement Canada en 2005 :

<b>INRP</b>	<b>Nom de l'installation</b>
5422	AMERICAN IRON&METAL - AMERICAN IRON&METAL
8543	Ashland Canada Inc. - Ashland Canada Inc.
6282	BITUMAR – BITUMAR
8513	Canterm Canadian Terminals inc. – Canterm
6320	DE LUXE PRODUITS DE PAPIER – DE LUXE PRODUITS DE PAPIER — MONTRÉAL
3916	Falconbridge Ltée — Affinerie CCR
6427	Interquisa Canada s.e.c. — Interquisa Canada
6274	Lafarge Canada inc. — Site de Montréal-Est
6319	Lafarge Canada inc. — Carrière Mtl-est
5588	LALEMA — LALEMA – MONTRÉAL
2229	MARSULEX INC. — SULPHUR PLANT
4569	Pétochimie Coastal s.e. c — PÉTROCHIMIE COASTAL S.E.C — MONTRÉAL-EST
3635	PÉTROMONT – Usine de Montréal-Est
6343	Pipe-lines Montréal ltée — Terminus de Montréal
3127	Produits Shell Canada — Raffinerie de Montréal-Est
4348	SOCIETE LAURENTIDE — SOCIÉTÉ LAURENTIDE INC.
2312	TUYAUX WOLVERINE (CANADA) — Usine de Montréal-Est
6161	ULTRAMAR – TERMINAL DE MONTRÉAL-EST



S'ajoute à cette pollution industrielle celle provenant de la circulation automobile sur les axes autoroutiers et le réseau artériel qui traversent et entourent le secteur est de l'île, soit les autoroutes 25 et 40, les rues Notre-Dame, Sherbrooke et Henri-Bourassa.

Bien que la qualité de l'air dans l'est de Montréal se soit améliorée depuis les dernières années, les données recensées dans le Rapport annuel sur la qualité de l'air produit par la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal<sup>19</sup> révèlent la présence, en concentration élevée, de plusieurs contaminants dans l'air ambiant.

*Le Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal surveille la qualité de l'air sur l'île de Montréal grâce à une quinzaine de stations d'échantillonnage réparties sur l'ensemble de l'île, dont trois dans la partie est de l'île. L'indice de qualité de l'air (IQA) est utilisé depuis plus de 25 ans pour informer la population de Montréal sur l'état de la qualité de l'air. C'est chaque heure qu'une nouvelle valeur de l'IQA est calculée et diffusée. Elle est calculée à chaque station d'échantillonnage à partir de la mesure en continu d'un ou de plusieurs des cinq polluants du tableau suivant :*

<b>Polluant Type</b>	<b>de mesure</b>	<b>Critère IQA</b>
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	10 minutes mobiles	500 µg/m <sup>3</sup>
Ozone (O <sub>3</sub> )	Horaire	160 µg/m <sup>3</sup>
Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	Horaire	400 µg/m <sup>3</sup>
Monoxyde de carbone (CO)	Horaire	35 mg/m <sup>3</sup>
Particules fines (PM <sub>2,5</sub> )	3 heures mobiles	35 µg/m <sup>3</sup>

*Lorsqu'un des polluants dépasse les critères de référence IQA, même pour une heure seulement, la journée entière est classée mauvaise.*

Selon cet indice, la qualité de l'air dans l'est de Montréal est la moins bonne de toute l'île. Voici pour l'année 2005 les résultats pour la station Saint-Jean-Baptiste :

Indice bon : 169 journées  
Indice acceptable : 159 journées  
Indice mauvais : 32 journées

Dans le Rapport annuel 2005 du RSQA on peut lire ceci :

*La station 3 du RSQA située rue Saint-Jean-Baptiste dans l'est de Montréal est fortement influencée par les émissions atmosphériques industrielles particulièrement lorsque les vents proviennent de l'ouest et du sud-ouest. C'est la station de surveillance de la qualité de l'air au Canada où on mesure généralement les concentrations annuelles moyennes de benzène les plus élevées.*

---

<sup>19</sup> [http://www.rsqa.qc.ca/pdf/rapport\\_RSQA\\_2005.pdf](http://www.rsqa.qc.ca/pdf/rapport_RSQA_2005.pdf)

Un peu plus loin dans le même Rapport :

*En 2005, la concentration moyenne annuelle mesurée (de benzène) a été de 3,81 µg/m<sup>3</sup>, soit une très importante baisse de 51 % par rapport à l'année 2004 alors qu'une moyenne de 7,81 µg/m<sup>3</sup> avait été enregistrée.*

Quel a été l'impact réel des concentrations élevées de benzène, un puissant cancérigène, sur la qualité de l'air dans l'est de Montréal, cette substance ne faisant pas partie de l'indice IQA du RSQA, en 2004 et 2005? Il en est de même de beaucoup d'autres substances émises par ces compagnies et qui n'entrent pas dans le calcul de cet indice. À titre d'exemple, voici les substances qu'Ultramar a déclarées en 2005 à l'INRP<sup>20</sup> :

### Détaillés des Rejets dans l'atmosphère

No CAS	Substance	Cheminée/ ponctuels	Stockage/ manutent	Émissions fugitives	Déversements	Autres	Total	Unités
95-63-6	1,2, 4-Trimethylbenzene	0.000	0.241	0.066	0.000	0.000	0.307	tonnes
71-43-2	Benzène	0.000	0.365	0.017	0.000	0.000	0.382	tonnes
108-90-7	Chlorobenzene	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	tonnes
110-82-7	Cyclohexane	0.000	0.339	0.016	0.000	0.000	0.355	tonnes
53-70-3	Dibenzo (a, h) anthracene	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	kg
189-55-9	Dibenzo (a, i) pyrene	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	kg
100-41-4	Ethylbenzene	0.000	0.119	0.070	0.000	0.000	0.189	tonnes
206-44-0	Fluoranthene	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	kg
NA — 08	Lead (and its compounds)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	kg
110-54-3	n-Hexane	0.000	1.897	0.073	0.000	0.000	1.970	tonnes
1985-01-08	Phenanthrene	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	kg
129-00-0	Pyrene	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	kg
108-88-3	Toluene	0.000	1.323	0.240	0.000	0.000	1.563	tonnes
1330-20-7	Xylene (all isomers)	0.000	0.304	0.305	0.000	0.000	0.609	tonnes

Aucune de ces substances n'entre dans le calcul de l'IQA. Cet indice, tel que défini par le RSQA, semble adapté aux polluants d'une zone urbaine « standard » et non d'une zone urbaine fortement industrialisée comme celle de l'est de Montréal. La plupart des substances du tableau ci-dessus entrent dans une grande catégorie communément appelée COV (composés organiques volatils).

<sup>20</sup> [http://www.ec.gc.ca/pdb/npri/npri\\_dat\\_rep\\_f.cfm#databases](http://www.ec.gc.ca/pdb/npri/npri_dat_rep_f.cfm#databases)

Le tableau suivant affiche les données globales des polluants clés recensés par Environnement Canada en 2005 pour l'est de Montréal.

**Information sur les émissions atmosphériques de polluants clés  
(Inventaire des PCA, 2000) (en tonnes métriques)  
2005**

<b>Catégorie de sources</b>	<b>TPM</b>	<b>PM10</b>	<b>PM2.5</b>	<b>SOX</b>	<b>NOX</b>	<b>COV</b>	<b>CO</b>	<b>NH3</b>
Industries	1462	1273	1003	12998	3955	2769	2132	4
Combustion non industrielle	21	20	20	5	7	29	133	0
Transport	8	8	7	12	125	60	556	1
Incinération	0	0	0	0	0	0	0	0
Sources diverses	1	1	1	1	5	694	4	1
Sources à ciel ouvert	740	150	23	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>2232</b>	<b>1453</b>	<b>1054</b>	<b>13016</b>	<b>4091</b>	<b>3552</b>	<b>2825</b>	<b>8</b>

La Santé publique a publié quelques études sur la santé des populations de l'est de Montréal. Tiré de **Évaluation de l'excès de maladies respiratoires dans les secteurs de Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est et Mercier-Est/Anjou. Une analyse des données sanitaires et environnementales (1995-2000)** :

*Au cours de l'automne 2000, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a tenu des consultations publiques sur les impacts de l'implantation d'une nouvelle usine à Montréal-Est. Un des mémoires présentés, soit celui du Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal, citait que les taux de mortalité et d'hospitalisations pour maladies de l'appareil respiratoire étaient plus élevés dans le secteur du CLSC de Pointe-aux-Trembles que dans d'autres secteurs de l'île de Montréal. Le rapport déposé par le BAPE a alors recommandé que la Direction de santé publique (DSP) de Montréal-Centre réalise et rende publique une analyse statistique visant à départager les principaux facteurs de risque pour la santé dans le secteur. Ce rapport suggérait également qu'une étude de l'impact de la qualité de l'air et de la synergie des contaminants sur la santé soit effectuée en regard des populations habitant sous le vent dominant des principales sources industrielles.*

Outre une analyse des données administratives d'ordre sanitaire et environnemental réalisée par la DSP, pour la période courante 1995-2000, des études plus détaillées sur l'impact de la qualité de l'air et de la synergie des contaminants sur la santé ont-elles été réalisées? Pris isolément, chacun des projets industriels qui ont vu le jour dans l'est au cours des dernières années respecterait les normes d'émission de polluants édictées par les organismes réglementaires. Toutefois les normes actuelles protègent-elles suffisamment la santé des citoyens? Et la synergie entre les différents contaminants, en connaît-on la nature et les effets sur la population environnante?

## **Le projet Ultramar**

Dans la présentation de son projet, le promoteur soutient que les émissions atmosphériques n'augmenteront pas puisque le volume des produits pétroliers demeurera inchangé. Seul différerait le mode de transport des produits actuellement manutentionnés dans son parc de stockage. Selon Ultramar, ses installations recevraient depuis quelques années près de 100 000 barils de produits pétroliers. Cette affirmation est peut-être vraie sur papier, dans une étude d'impact, mais est quelque peu différente dans la réalité. Ci-dessous la variation des émissions atmosphériques d'Ultramar des cinq dernières années :

<u>Année</u>	<u>Tonnes de COV</u>
2001	177
2002	114
2003	106
2004	117
2005	125

Si le volume de produits pétroliers n'a pas augmenté dans les dernières années on observe une grande variation des émissions de COV. De plus, en 2005 il y a eu une augmentation importante des émissions de COV. Cette augmentation, selon Ultramar, ne fut pas causée par une augmentation du transbordement de produits pétroliers. Elle fut plutôt le résultat d'un bris d'équipement, le système de récupération des vapeurs lors du remplissage des camions citernes.

Même si, comme le prétend Ultramar, la construction de l'oléoduc n'augmentait pas les émissions polluantes lors des opérations régulières, les bris d'équipement, des procédures d'opération mal exécutées semblent avoir un impact important. Ces incidents se reproduiront vraisemblablement à l'avenir. Rappelons aussi les augmentations fulgurantes de benzène en 2003 et 2004 chez des entreprises voisines à la suite de problèmes techniques.

En outre, l'augmentation prévisible du volume de produits pétroliers transportés par le pipeline – d'une capacité de 170 000 barils – accroîtrait substantiellement les émissions polluantes.

## **Le transport par camion**

La concentration de l'industrie pétrolière sur l'île de Montréal pose un défi majeur pour la sécurité et la santé de la population. Une bonne partie des produits pétroliers entreposés dans l'est est transportée par camions à l'extérieur de l'île. L'île de Montréal devient progressivement la plaque tournante non seulement pour les besoins pétroliers de la Communauté métropolitaine de Montréal, mais aussi de l'Ontario et de l'est des États-

Unis. Le réseau autoroutier montréalais étant déjà saturé, les pressions iront grandissantes pour la construction de nouveaux ponts et voies de transit pour satisfaire la demande croissante de produits pétroliers.

Afin de réduire le transit de produits pétroliers sur l'île, le promoteur a-t-il envisagé l'aménagement d'un parc de stockage sur la Rive-sud qui desservirait une partie du sud du Québec et de l'est des États-Unis?

## **Recommandations / Conclusion**

Le Collectif en environnement Mercier-Est propose que l'acceptation du projet, dans sa portion est de Montréal, soit conditionnelle à

- L'évaluation de tous les risques et leur publication
- L'élimination des risques qui atteignent le milieu résidentiel
- La publication de la liste des tracés alternatifs
- Le déplacement du réservoir R-215 à distance sécuritaire de la zone résidentielle
- La diminution des rejets atmosphériques du promoteur dans l'est de Montréal
- L'élimination du transit des camions citernes dans les quartiers résidentiels

En guise de conclusion - et dans une perspective plus large et à plus long terme en vue d'assurer une meilleure cohabitation entre l'industrie et les milieux de vie environnants -, nous reprenons les principales revendications de l'Alliance pour une gestion des interfaces industrielles et résidentielles responsables (AGIIRR)<sup>21</sup>.

- Que le gouvernement du Québec adopte un cadre réglementaire concernant l'aménagement de zones de transition autour d'installations à risque d'accidents industriels majeurs.
- Que des structures de concertation soient créées pour permettre la gestion et la transformation des interfaces industrielles-résidentielles.

---

<sup>21</sup> BAPE, Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes, DM 44.