



**Mémoire de la
Société de développement économique du Saint-Laurent
(Sodes)**

**sur le projet de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM)**

**présenté à la
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)**

Mars 2016

Sodes
271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627
sodes@st-laurent.org

La Sodes

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Ses membres œuvrent dans tous les segments de l'industrie maritime soit les armateurs, les ports, les expéditeurs utilisateurs du transport maritime, les compagnies d'arrimage, les terminaux maritimes, les corporations de pilotes, les villes portuaires et bien d'autres. La Sodes agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.

Ce mémoire est déposé dans le cadre de la consultation de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) au sujet du projet de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM).

D'entrée de jeu, nous tenons à souligner qu'à la lecture des documents fournis par la CIAM, nous remarquons que celle-ci a été soucieuse de faire preuve de transparence et de collaboration auprès des instances pouvant être concernées par le projet. Nous constatons que l'organisation a mené, au cours de la dernière année, un processus structuré d'information et de consultation auprès des acteurs concernés et que ces démarches ont fait l'objet de rapports et d'une couverture médiatique.

UN PROJET STRATÉGIQUE POUR LA FIABILITÉ ET LA SÉCURITÉ DE L'APPROVISIONNEMENT DE NOS AÉROPORTS

État de situation

Annuellement, environ 330 000 vols quittent les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Au cours des dernières années, il a été constaté que la production locale de carburant d'aviation ne suffisait plus à la demande dédiée à l'approvisionnement de ces mêmes aéroports.

Ainsi, à l'heure actuelle, 50 % du carburant aéroportuaire utilisé dans le sud du Québec et l'est de l'Ontario provient de l'international et arrive par navire. Il est par la suite acheminé principalement par camions et par trains vers les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto.

Cette situation crée évidemment des enjeux en termes de transport du carburant mais aussi de capacité de stockage.

Le projet

Le projet de la CIAM vise à garantir un approvisionnement plus fiable et sécuritaire pour les grands aéroports du sud du Québec et de l'est de l'Ontario, incluant celui de Montréal. Situé à Montréal-Est sur un ancien terminal pétrolier, le projet prévoit la construction d'infrastructures dans les limites du territoire de l'administration portuaire de Montréal. L'édification d'un terminal maritime permettra, d'une part, d'atteindre une plus grande efficacité en matière de transport puisque le carburant aéroportuaire y sera livré directement par navire. À cela, ajoutons le fait que le transport de carburant par voie routière et ferroviaire sera considérablement réduit puisque le transport par pipeline à partir des installations portuaires sera privilégié. En effet, une conduite de connexion de 7 km reliera le terminal vers un pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) permettant ainsi d'acheminer directement le carburant vers l'aéroport Montréal-Trudeau et d'autres aéroports de l'Ontario.

D'autre part, l'implantation de 5 à 8 réservoirs accroîtra la capacité de stockage en offrant la possibilité d'emmagasiner 160 millions de litres de carburant aéroportuaire. Notons à cet effet que, au moment d'écrire ce mémoire, la région métropolitaine ne possède

aucune réserve de ce type de carburant pour assurer la sécurité de l'approvisionnement en tout temps. Cela constitue sans aucun doute une faiblesse stratégique pour la sécurité énergétique métropolitaine à laquelle le projet proposé viendrait pallier.

Spécifions finalement que le projet de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal représente un investissement entièrement privé de l'ordre de 150 millions de dollars, ce qui demeure un avantage en soit.

Sécurité et gestion du risque

Compte tenu de la nature du produit dont il question dans ce projet, il nous semble primordial de souligner certains éléments entourant la sécurité et la gestion du risque. Tout d'abord, nous tenons à profiter de cette tribune pour préciser que le transport d'hydrocarbures par navire est très sécuritaire. En effet, le transport maritime est une industrie très encadrée sur le plan réglementaire, à travers les conventions internationales, les réglementations nationales, les exigences des sociétés de classification et les inspections pour contrôler la conformité des navires. Les pétroliers et navires-citernes doivent rencontrer les exigences de Transports Canada obligeant notamment l'utilisation de navires double coque, ce qui signifie que les fonds et les flancs du navire sont constitués de deux coques étanches parallèles. Les transporteurs doivent aussi élaborer, entre autres choses, un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, des ententes avec des organismes d'intervention certifiés par Transports Canada et embaucher du personnel dûment qualifié possédant des certificats de compétence qui comportent la « mention pétrolier » (ce qui est une qualification spécifique).

De plus, il nous apparaît important de préciser que, dans le cadre du processus d'évaluation du projet de la CIAM, des experts indépendants ont réalisé une analyse de risques. Celle-ci a démontré que les conséquences d'accidents potentiels seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel et que le niveau de risques du projet demeure plutôt faible. Enfin, la CIAM s'est engagée à plusieurs reprises à respecter les normes les plus élevées et à baser ses activités sur les meilleures pratiques de l'industrie en matière de sécurité et de fiabilité.

LES BÉNÉFICES DU PROJET POUR LE QUÉBEC

Une sécurité énergétique accrue et des effets positifs dans la lutte aux changements climatiques

Tel qu'énoncé précédemment, nous pensons que le projet de la CIAM entraînera plusieurs bénéfices dont la fiabilité et la sécurité de l'approvisionnement en carburant. La situation géographique du terminal offrira une plus grande proximité entre l'aire de stockage et les entreprises à approvisionner. Ajoutons à cela une capacité de stockage additionnelle et il nous apparaît clair qu'avec ce projet, il sera désormais plus facile de s'adapter rapidement à une croissance de la demande.

Par ailleurs, le projet de terminal de carburant aéroportuaire représente un atout majeur pour le développement économique de la métropole et celle du Québec avec des retombées économiques considérables. Ainsi, lors de la phase de construction, qui s'étendra sur un an, 681 emplois directs et 57 emplois indirects seront créés. En période d'exploitation, le projet devrait soutenir une vingtaine d'emplois permanents. Celui-ci contribuera aussi au maintien du positionnement de Montréal comme centre de développement aéronautique. Le gouvernement ne sera pas en reste puisque des revenus équivalents à 5,1 millions de dollars seront versés au Québec en impôts et en taxes. Du côté de la ville, les taxes municipales et scolaires payées s'élèvent déjà à près de 190 000 dollars par année. Ce montant sera sans contredit plus élevé à la suite de la phase de construction et pourrait représenter plusieurs centaines de milliers de dollars.

Enfin, signalons que le projet de la CIAM se démarque aussi par la volonté de l'organisation de s'impliquer au niveau local. En effet, si le projet obtient toutes les autorisations pour aller de l'avant, la CIAM veillera à mettre en place plusieurs mesures pour favoriser le développement économique local à Montréal-Est : par exemple, privilégier les entrepreneurs locaux, à compétence égale, favoriser l'embauche de main-d'œuvre locale et maximiser l'achat de biens et services à l'échelle locale.

Sur le plan de l'émission de gaz à effet de serre (GES), le fait de rapprocher le terminal maritime des aéroports desservis aura des effets bénéfiques sur l'environnement puisque cela diminuera les émissions. En effet, le projet permettra de réduire significativement le transport de carburant par voie routière et ferroviaire pour favoriser le transport par navire et pipeline.

Rappelons ici, à titre informatif, que les émissions liées au transport par navire restent les plus faibles lorsqu'elles sont comparées aux autres modes de transport.

Conclusion

Le projet de terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM), d'une ampleur considérable, garantirait un approvisionnement fiable et sécuritaire pour l'aéroport Montréal-Trudeau et ceux de l'est de l'Ontario, en plus de réduire les émissions de GES associées au transport du carburant aéroportuaire. Ce projet s'avérerait un important vecteur économique puisque la création de plusieurs emplois ainsi que des investissements majeurs y sont rattachés.

La CIAM nous apparaît désireuse d'établir des relations et des communications efficaces avec la communauté. En effet, dès le début de sa démarche, l'organisation a misé sur des principes de collaboration afin de connaître les perceptions et préoccupations des représentants du milieu.

La Sodes est donc heureuse de soutenir la mise en œuvre de ce projet hautement stratégique pour le positionnement de Montréal dans le contexte de l'industrie aéroportuaire.