

Projet de terminal de la CIAM : Alertes climatique et environnementale

Mémoire déposé à la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la CIAM dans Montréal-Est



aupaysdelazur.blogspot.ca/2009/07/les-traînees-des-avions-dans-le-ciel.html

Traînées de condensation de vapeur d'eau qui contribuent aussi au réchauffement climatique

par
Alerte Pétrole Rive-Sud
le 21 mars 2016

Alerte Pétrole Rive-Sud (APRS) est un mouvement citoyen de la rive-sud de Montréal qui existe depuis mars 2014. Il est membre du *Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec* et du *Front commun pour la transition énergétique* (provincial). Voici notre position dans la présente consultation.

Marie Durand, membre du comité de coordination d'APRS

The world is on track to reach dangerous levels of global warming much sooner than expected, according to new Australian research that highlights the alarming implications of rising energy demand.

The Guardian, 10 mars 2016

Table des matières

Introduction	1
Le projet de la CIAM.....	1
Des questions prioritaires pour la CMM.....	1
Les voyages en avion amplifient les dérèglements climatiques	2
Une contre-vérité d'affirmer que le projet réduira les émissions de GES ?.....	3
L'avion est le seul mode de transport dont le carburant échappe encore à toute taxe	4
Un monde en transition vers un avenir sans combustibles fossiles.....	5
Un pipeline de 64 ans sécuritaire?	5
Notre eau potable et notre fleuve à risque	6
La CIAM ne prévoit que 500 millions de dollars en cas de catastrophe	6
Comment la CIAM pourrait mieux se responsabiliser en termes d'<i>engagement</i> <i>communautaire</i>	7
Une consultation incomplète sans la présence des transporteurs autres.....	7
Conclusion	8
Recommandations à la CMM.....	9
Références	10

Introduction

Quel plaisir de voyager en avion! « Chaque année, environ 330 000 vols quittent les aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa » (Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal)¹. Mais, en contrepartie, nous connaissons aujourd'hui les impacts environnementaux qu'implique cette forme de déplacement de plus en plus utilisée, impacts qui vont à l'encontre du droit légitime des citoyens de protéger leur santé, leur environnement et le climat de la planète. Or, le projet de *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est* vise l'expansion de ce mode de transport, par une augmentation de la capacité de stockage et d'approvisionnement de carburant, pour satisfaire non seulement les demandes de Montréal, mais aussi celles de l'Ontario (Toronto, Ottawa et Hamilton). Le 29 avril dernier, lors de la première présentation publique du projet par la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM), promoteur officiel du projet, on nous expliquait que la demande de carburant augmente de 3 à 5 % chaque année. Le cœur du projet de terminal est donc de répondre aux besoins grandissants des compagnies aériennes en carburant à base de kérosène (JET-A et JET-A1). Mais, quel en serait l'effet sur les dérèglements climatiques? Qu'en est-il des risques pour notre eau potable, pour le fleuve Saint-Laurent et pour notre économie, en cas de fuites, de déversements ou de catastrophes?

La CIAM, accompagnée de la compagnie gestionnaire (FSM Management Group Inc. : *Groupe FSM*), de la compagnie responsable de l'étude d'impacts (Golder Associés) et de la compagnie de communication (TACT Intelligence - Conseil), a fait deux soirées d'information publiques du projet dans Montréal-Est, la première le 29 avril 2015 et la deuxième le 9 juillet 2015.

Le projet de la CIAM

En mars 2015, dans une lettre adressée à un citoyen montréalais, la CIAM expliquait que son projet impliquait, entre autres, la construction du nouveau terminal dans l'Est de Montréal et de « 6 à 12 réservoirs de stockage de kérosène ». Il est curieux que dans le guide de consultation de la CMM, on nous indique un nombre de 8 réservoirs. La CIAM vise-t-elle toujours l'objectif de 12 réservoirs, tout en prévoyant stratégiquement y revenir dans quelques mois ou années ?

La construction du nouveau terminal permettrait de recevoir, en début de projet, deux navires-citernes par mois, qui circuleraient sur le fleuve Saint-Laurent. Voilà un nouveau risque pour notre pauvre fleuve, car déjà 6 milliards de litres sont livrés chaque année par la CIAM aux aéroports². Sur le plan du stockage de carburant, la CIAM vise une capacité de stockage du terminal de 160 millions de litres, et de 110 millions de litres ultérieurement³. Cela fait beaucoup de stockage, beaucoup de transbordements et donc beaucoup de fuites et d'incidents possibles sur terre et dans le fleuve.

Des questions prioritaires pour la CMM

La CIAM est une société à but non lucratif détenue par un consortium qui représente la plupart des transporteurs aériens nationaux et internationaux du Québec et de l'Ontario (30 compagnies aériennes). Et, selon notre compréhension, la CIAM a en fait comme mission d'aider ces compagnies à devenir encore plus lucratives... Dans ce contexte, **une première question s'impose : Pour combien de vols par année ces compagnies aériennes désirent-elles assurer leur approvisionnement, à moyen et à long terme?**

La CIAM est gérée par *Groupe FSM*, une *société par actions ou compagnie*, gestionnaire des opérations d'avitaillement. Selon leur site Web, le Groupe FSM gère un total de 15 terminaux de carburant aéroportuaire au Canada. En novembre 2014, le Groupe FSM était heureux d'annoncer qu'il « étend son portefeuille de services aux États-Unis. Faisant des affaires en sol américain sous le nom de FSM Group LLC »⁴. Ceci suscite **une deuxième question : Comme FSM Management Group Inc. s'occupe aussi de l'aéroport de Winnipeg, envisage-t-il d'alimenter cet aéroport en JET-A1 via le projet dans Montréal-Est ? Envisage-t-il également d'alimenter des aéroports aux États-Unis via le même projet?**

Les deux lobbyistes de la CIAM, inscrits au registre des lobbyistes du Québec depuis le 19 janvier 2015, ont le mandat d'effectuer des : « Démarches en vue d'obtenir les permis requis auprès des autorités municipales et provinciales pour la construction et l'exploitation du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de Montréal-Est (...), proposé par la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal, dont un certificat d'autorisation (ou décret) du gouvernement en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. » Les moyens de communication utilisés sont : des rencontres, des communications écrites et des appels téléphoniques⁵. Comme citoyens, ces échanges avec nos représentants gouvernementaux suscitent **une troisième question légitime: Des préaccords officiels ont-ils déjà été conclus, de sorte que l'utilité du processus actuel de consultation soit extrêmement limitée?** Surtout dans le contexte où l'étude d'impact de la CIAM, réalisée par la firme Golder Associés, a été déposée au MDDELCC le 6 novembre 2015, et que cette étude n'est toujours pas disponible pour le commun des mortels au moment de rédiger ce mémoire. Son résumé avait été présenté lors de la deuxième présentation publique de la CIAM, à Montréal-Est le 9 juillet 2015, soit au cœur de la période de vacances !

Les voyages en avion amplifient les dérèglements climatiques

Le réchauffement climatique est un fait scientifiquement bien établi (GIEC, COP21⁶). Il est de plus en plus inquiétant, parce qu'il nous reste si peu de temps pour relever le défi colossal et ingrat d'en limiter l'accélération et, qu'en cas d'échec, il est certain que notre vie et celle de nos descendants deviendront de plus en plus misérables, allant jusqu'à compromettre leur survie. Depuis la COP21, il est devenu clair pour le commun des mortels que chaque individu, chaque collectivité et chaque industrie, incluant le consortium CIAM et son gestionnaire, est directement responsable des émissions de GES qu'il génère par ses choix et actions.

Dangerous global warning will happen sooner than thought - study

Australian researchers say a global tracker monitoring energy use per person points to 2C warming by 2030

University of Queensland and Griffith University researchers have developed a "global energy tracker" which predicts average world temperatures could climb 1.5C above pre-industrial levels by 2020.

That forecast, based on new modelling using long-term average projections on economic growth, population growth and energy use per person, points to a 2C rise by 2030.

The UN conference on climate change in Paris [last year agreed](#) to a 1.5C rise as the preferred limit to protect vulnerable island states, and a 2C rise as the absolute limit.⁷

En décembre dernier, Bruno Trévidic, dans le Journal Les Échos, lançait à juste titre la question : *Pourquoi le transport aérien est l'oublié de la COP21?* « Si l'amélioration constante des performances des moteurs a permis de réduire la consommation de carburant par passager/km transporté de 80 % en 50 ans, le volume global d'émissions polluantes n'en a pas moins continué à augmenter, du fait de la croissance du trafic, plus rapide que les progrès technologiques. »⁸ Selon la Fondation David Suzuki, « Par rapport aux autres modes de transport, tels que la voiture ou le train, l'impact climatique par passager/kilomètre des avions est nettement supérieur (...). C'est également vrai pour le fret aérien, qui émet plus que tout autre mode de transport »⁹. Comme l'affirme la compagnie *Air Canada*, « En attendant que l'on parvienne à créer des moteurs 100 % écologiques, chaque vol produit du dioxyde de carbone (CO₂) et contribue un peu plus au dérèglement climatique. »¹⁰. Aussi, *Air Canada* favorise la compensation volontaire, par les voyageurs, des impacts de leurs voyages en avion avec l'achat de crédits de carbone auprès de *Zerofootprint*. L'achat de ces crédits compensatoires permet de financer des projets nouveaux qui absorbent du CO₂ de l'atmosphère ou qui réduisent les émissions d'opérations existantes.

Ajoutons qu'une étude britannique de Paul Williams, de l'*Institute of Physics (IOP)*, montre que « le réchauffement climatique, en accélérant les courants-jets dans l'atmosphère, freine les vols transatlantiques et entraîne une surconsommation de carburant. (...) Autrement dit, une boucle de rétroaction qui amplifie le réchauffement. »¹¹

Une contre-vérité d'affirmer que le projet réduira les émissions de GES ?

La CIAM et les promoteurs affirment que l'un des principaux bénéfices du projet serait la réduction des gaz à effet de serre (GES). « *La comparaison des émissions de GES pour une situation future avec ou sans le projet en utilisant une méthodologie inspirée de l'outil de calcul pour les sources mobiles du GHG Protocol montre une baisse de plus de 10 % des émissions de GES pour la situation future avec projet* » (Rapport synthèse de Golder Associés)¹². Cette citation se retrouve dans une colonne intitulée *Réponses et engagements fournis par CIAM*.

Selon ces promoteurs, la baisse d'émission de GES viendrait du fait que le transport du carburant aéroportuaire entre Québec et Montréal, actuellement fait par camion, serait remplacé par un transport par bateau (36 navires-citernes par an à son terminal), ce qui conduirait à une diminution de « 10 % » des émissions de GES. N'est-ce pas un argument qui semble bien accrocheur?

Mais, puisque Golder Associés justifie le projet par la nécessité *de répondre à l'augmentation de la demande*¹³, l'argument d'une diminution des GES grâce au projet de terminal nous apparaît être une vérité très partielle et à très court terme, sinon une contre-vérité. En ce sens, **la CMM aurait avantage à faire ses propres calculs pour juger de l'impact global réel du projet** en termes de production de GES, avec la hausse déjà prévue par les promoteurs du trafic aérien, et donc de la demande de carburant. Or, qui dit hausse de la demande dit hausse de l'utilisation et donc, hausse de la combustion, qui entraînerait une hausse des émissions de GES. Il nous semble donc manifestement illogique qu'à moyen et à long terme, nous constatons une *baisse de plus de 10 % des émissions de GES grâce au projet de terminal* !

On pourrait espérer que de nouvelles technologies ou de nouveaux carburants puissent rendre le transport aérien plus efficace et réduire son impact climatique. Or, selon la Fondation David

Suzuki, « Il n'y a toujours aucune alternative pour remplacer le carburant au kérosène utilisé dans les avions, tandis que l'aéronef à énergie solaire ou hydrogène demeure une idée encore lointaine. En matière d'efficacité, il semblerait que la technologie d'aviation existante ait atteint ses limites : un meilleur rendement énergétique ne serait possible que par le développement d'avions et de systèmes d'aviation radicalement redessinés. Mais le temps, le coût et l'effort pour mettre au point et tester de tels avions et d'assurer leur intégration au sein de la flotte aérienne mondiale n'est pas pour demain. [Cette technologie est] ... une solution peu pratique pour contrer le problème urgent des changements climatiques. En réalité, la faible augmentation d'efficacité énergétique à laquelle nous pouvons nous attendre se verra éclipsée par la croissance projetée de l'industrie »¹⁴ (le texte souligné est de notre fait).

De plus, selon la Fondation, au CO₂ émis par les avions s'ajoutent les traînées de condensation, qui accentuent l'impact sur le climat : « Composées principalement de gouttelettes d'eau et de glace, les traînées se forment lorsque la vapeur d'eau provenant de la combustion du kérosène se condense à haute altitude. Ces traînées de condensation provenant des avions peuvent rester plusieurs heures dans le ciel, et même s'étaler sur deux kilomètres avant de se disperser. En piégeant la chaleur qui se serait autrement échappée vers l'espace, ces traînées contribuent au réchauffement climatique. »¹⁵.

Concluons ici que, selon les informations limitées déposées pour la présente consultation, ***l'étude d'impact du projet de la CIAM n'a pas tenu compte de l'augmentation de l'impact climatique causé par l'augmentation de la combustion du carburant, elle-même liée à l'augmentation prévue du nombre de vols des compagnies aériennes.***

L'avion est le seul mode de transport dont le carburant échappe encore à toute taxe

Dans un article de Bruno Trévidic intitulé *Pourquoi le transport aérien est l'oublié de la COP21?*¹⁶, l'auteur nous apprend que la taxation du kérosène ferait face à la désapprobation des compagnies d'aviation, ce qui expliquerait que le transport aérien ait été laissé de côté au Sommet sur le climat à Paris en décembre dernier (COP 21). Pourtant, à propos de la notion de tarification du carbone, « *Il y a deux mécanismes, il n'y en a pas 60. Une taxe ou un système de plafond et d'échanges.* »¹⁷, selon Steven Guilbeault d'Équiterre.

Actuellement, seules des mesures volontaires (achat de crédit de carbones, diminution du nombre de voyages), de la part de voyageurs conscients de leur empreinte climatique, permettent de lutter contre les émissions de GES associées au transport aérien. Ce marché volontaire des crédits de carbone n'est pas réglementé et ne repose sur aucune norme universelle. C'est nettement insuffisant. Quel est le pourcentage des voyageurs qui paient volontairement cette compensation?

Selon Michel Wachenheim, ex-représentant de la France auprès de l'OACI, « *l'objectif de réduire les émissions par passager/km de 2 % par an d'ici à 2020, pour arriver à une stabilisation du volume d'émissions en 2020, sera discuté lors de la prochaine assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui aura lieu à Montréal en septembre 2016.* » (cité par Bruno Trévidic¹⁸). Nous verrons donc si nous pouvons compter sur cette forme de gouvernance mondiale pour mettre en place des moyens concrets afin de diminuer l'émission de GES dans le transport aérien.

Et en parallèle, le gouvernement du Québec et le gouvernement canadien vont-ils enfin réglementer l'industrie de l'aviation pour forcer une véritable diminution des GES ? **Nous n'avons plus le luxe d'attendre**, car le temps perdu sans effort pour limiter le réchauffement climatique (processus à évolution exponentielle) augmente d'autant les probabilités d'un emballement climatique, devenu incontrôlable.

Un monde en transition vers un avenir sans combustibles fossiles

En février 2016, le journal Le Devoir rapportait que des groupes environnementaux souhaitent que le gouvernement fédéral ajoute un test climat aux projets d'infrastructures énergétiques. « En vertu d'une telle mesure, le Canada devrait non seulement mesurer les émissions de GES imputables à un projet, mais il devrait aussi évaluer si un projet peut nuire à l'atteinte des objectifs de lutte contre les changements climatiques, tant ici que sur la scène internationale. « *‘Un tel test évaluerait la viabilité économique des projets et politiques énergétiques au pays, dans un monde en transition vers un avenir sans combustibles fossiles’*, ont signalé les groupes dans leur communiqué publié le 23 février. »¹⁹

Malgré nos questions en ce sens à la CIAM et à son gestionnaire FSM, lors de la deuxième séance d'information, ceux-ci n'ont pas signifié d'intention, de promouvoir des mesures qui viseraient à prendre en compte l'énorme empreinte carbone de la **multiplication des vols**, ce qui est **le principal objectif de leur projet**.

Dans le contexte d'une nécessaire transition énergétique, **autoriser CIAM à augmenter les volumes de carburant transférés aux aéroports est tout à fait inacceptable !**

Un pipeline de 64 ans sécuritaire... ?

Golder Associés, responsables de l'étude d'impact du projet, ont conclu dans leur présentation du 9 novembre dernier que « Les mesures considérées font en sorte que les risques sont faibles »²⁰. Or, le projet inclut l'utilisation du pipeline de la compagnie Trans Northern Pipelines (Trans Nord)²¹, un pipeline peu connu du public et construit en 1952. Le tracé prévu pour cette section du pipeline part de l'est de l'île de Montréal vers Ste-Rose, à Laval, puis se divise en 2 branches, une allant à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et l'autre se dirigeant en Ontario. Compte tenu de l'augmentation prévue des demandes de carburant pour les voyages en avion, une augmentation du débit dans ce pipeline nous apparaît probable.

Mais, l'usage de ce pipeline de 64 ans suscite toutefois beaucoup d'inquiétude. « Une fuite de 15 000 litres de carburant d'avion à Montréal-Est, un inspecteur de soudures non qualifié et de la surpression non détectée »²². Voilà quelques incidents inquiétants concernant ce pipeline. De plus, ce pipeline est responsable de 6 des 13 incidents liés aux pipelines répertoriés au Québec par l'Office national de l'énergie (ONÉ) depuis 2008. Deux déversements se sont produits dans la région de Montréal en 2010, soit un à Laval et un à Montréal-Est, et le pipeline a subi une pression supérieure aux normes permises à une reprise en 2009 et à trois reprises en 2013.²³

Compte tenu du passé de non-respect par Trans Nord des limites de pression dans ce pipeline et de l'éventuelle augmentation des volumes qui y seraient transportés, son utilisation est tout à fait inappropriée si on veut éviter des fuites ou des déversements.

Notre eau potable et notre fleuve à risque

Dans le contexte de toute l'énergie déployée pour le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté par les élus du Grand Montréal avec une perspective de développement durable, et avec le rôle de la Commission de l'environnement qui tente de relever le défi d'assurer une protection accrue des milieux naturels et des écosystèmes, la réalisation du projet de terminal impliquerait quant à nous une baisse de la protection du fleuve et des milieux naturels.

Rappelons que le projet prévoit de transporter le carburant aéroportuaire de Montréal vers l'Ontario via le pipeline de Trans Northern Pipelines inc. qui passe sous le lac des Deux Montagnes, en amont des prises d'eau dans la région de Montréal. Une évaluation approfondie des risques s'impose : l'eau potable de millions de citoyens est en jeu. « Aucune des installations de traitement de l'eau potable dans la région de Montréal n'est équipée pour purifier une eau contaminée par des dérivés de pétrole. ²⁴ » Durant combien de temps une fuite de carburant aéroportuaire pourrait-elle affecter l'approvisionnement en eau potable des humains, l'agriculture, ainsi que la qualité de l'eau et le milieu de vie des animaux aquatiques ?

Surtout que cette menace s'ajoute à celle déjà présente avec le vieux pipeline de la canalisation 9B d'Enbridge, dont l'inversion a récemment été autorisée après que l'Office National de l'Énergie ait abaissé ses propres critères pour la conduite des tests de pression hydrostatique à la demande d'Enbridge²⁵.

Avec les superpétroliers et les énormes navires-citernes qui convoitent de plus en plus la route du fleuve, le risque d'accident se multiplierait. Avec un chenal étroit et peu profond, notamment à la hauteur du Lac Saint-Pierre, et la possibilité toujours présente d'une erreur humaine, le risque d'accident devient de plus en plus plausible.

La CIAM ne prévoit que 500 millions de dollars en cas de catastrophe

Les risques du transport par pipeline et par bateau nous apparaissent évidents. Les compagnies membres de la CIAM reçoivent des milliards en revenus, alors qu'un seul petit 500 millions est proposé pour couvrir d'éventuelles catastrophes ! Les citoyens savent qu'un déversement important, surtout en hiver, engendrerait des coûts exorbitants, à court, à moyen et à long terme. **Faudrait-il alors tenter des poursuites contre la CIAM, le Groupe FSM ou encore le propriétaire du superpétrolier ou du pipeline?** Dans le passé, pour se sortir de ces situations, plusieurs compagnies ont eu recours à la revente et/ou à une simple déclaration de faillite de leur groupe ou compagnie. Où se situerait la responsabilité de la CIAM, qui est à la fois une *société par actions*²⁶ et un *organisme à but non lucratif* ? Et qu'en serait-il de la filiale de la compagnie d'assurances? Ferait-elle faillite? Est-ce que, encore une fois, le fardeau reviendrait aux gouvernements, et donc en finalité aux citoyens, de payer la note pour tenter de ramener un peu de vie dans le fleuve et pour reconstruire toute l'économie qui lui est reliée ? La question se pose et le minimum de garantie déposée devrait être de 2 milliards de dollars soumis à l'indexation du coût de la vie.

Comment la CIAM pourrait mieux se responsabiliser en termes d'engagement communautaire

La CIAM aurait-elle tenté de courtiser la population de Montréal-Est, lors de sa première présentation publique, en lui présentant « son engagement communautaire », qu'elle définissait ainsi : «collaboration avec les citoyens et les parties prenantes; participation à des initiatives visant le bien-être de la population; participation à des initiatives de conservation du fleuve Saint-Laurent. »²⁷ ?

La CIAM semble chercher à se donner l'image d'un bon père de famille auprès de la population de Montréal-Est, comme si elle était le bienfaiteur des lieux, en proposant de soutenir financièrement des projets que, par ailleurs, elle pourra décider de soutenir ou non, à sa convenance. Il nous est choquant de voir que la CIAM s'approprie ce rôle. Jeter ainsi de la poudre aux yeux n'est pas acceptable. Il serait plutôt préférable que la CIAM affiche son engagement communautaire en contribuant à la société sous forme de taxes pour la CMM ou les gouvernements, lesquels sont élus pour représenter les citoyens, et à qui il revient de faire les meilleurs choix pour le bien-être de la population.

De plus, l'engagement de la CIAM à *participer à des initiatives de conservation du fleuve* devrait être orienté vers des garanties concrètes explicites incluses dans les contrats qu'elle passe en sous-traitance avec les compagnies propriétaires de bateaux, de pipelines, de construction des quais, etc. Un réel engagement envers la communauté exige d'inclure de meilleures garanties en cas de déversements.

L'engagement de la CIAM à agir de façon responsable et morale envers la communauté pourrait aussi inclure à son projet d'*initiatives visant le bien-être de la population*, des mesures pour diminuer les émissions de GES issues de voyages en avion, tel que présentées dans les recommandations du présent mémoire.

Nous ne demanderons pas mieux que de constater cet *engagement* lorsque la CIAM, avec transparence, démontrera qu'elle utilise tous les moyens possibles pour s'assurer que toutes les précautions sont prises pour protéger notre environnement et pour diminuer les effets néfastes de ses activités sur les perturbations climatiques, pour tout ce qui a trait à son projet.

Une consultation incomplète sans la présence des transporteurs autres

Qu'en est-il des trois transporteurs, que nous n'avons pas vus aux rencontres d'information, soit les transporteurs naval (s), ferroviaire et par pipeline ? Chacune de ces compagnies représente des facteurs de risque pour l'environnement, d'autant plus si les installations ou équipements sont vieillissants. À qui rendront-elles des comptes? Ont-elles une couverture suffisante en cas de catastrophe? Quelles sont leurs garanties? Quels sont leurs engagements envers la CIAM? Envers la CMM ? Envers les Québécois ? Sont-elles en difficulté? Si oui, qui sont leurs créanciers, etc.? La CIAM pourrait-elle transmettre des rapports périodiques à la CMM à ce sujet?

La CIAM présente un projet risqué et elle est imputable de la qualité des exigences qu'elle inclut dans ses contrats avec les autres transporteurs. **La CMM doit évaluer les autres facteurs de risque associés à ces autres transporteurs (compagnies différentes).** Voilà pourquoi **la CMM**

ne peut pas se contenter de limiter son évaluation à la seule partie présentée par la CIAM. Une vision globale est nécessaire puisque les autres transporteurs impliqués multiplieraient les risques, sans étude préalable. N'oublions pas que les quantités de carburant à transporter, ainsi que la fréquence du transport, augmenteraient, puisque c'est l'objet même du projet.

Si la Commission de l'environnement de la CMM n'a pas le mandat d'interroger ces compagnies, pourrait-elle recevoir un second mandat de consultation publique afin de vérifier si toutes les mesures de protection sont à jour, si ces compagnies sont imputables en fonction des risques, et si des exigences supplémentaires doivent leur être imposées? Cette dimension attenante au projet de CIAM devrait aussi être l'objet d'une recommandation au BAPE afin de faire une véritable évaluation approfondie.

Conclusion

De riches compagnies aériennes enveloppées par une *société à but non lucratif*, la CIAM, récoltent des milliards de la part de clients assez riches pour voyager. Ces compagnies veulent se donner les moyens d'offrir plus de vols en s'assurant l'approvisionnement en carburant nécessaire pour faire face à la demande.

Le projet de *terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est* de la CIAM **ne peut que contribuer à accentuer le réchauffement climatique et ses dérèglements.** Sa visée de permettre aux compagnies aériennes de multiplier leurs vols, avec l'augmentation de la combustion de carburant et des émissions de GES qui en découlent, va à l'encontre des efforts passés, actuels et à venir de la CMM afin de réduire ses émissions de GES. À nos yeux, ce projet est donc inacceptable.

Les scientifiques avertissent qu'il y a nécessité absolue d'éviter une hausse mondiale de température, pour éviter un emballement climatique incontrôlable. Il est urgent de réduire les émissions de GES dans tous les secteurs d'activités humaines, pour atteindre nos objectifs collectifs. Les promoteurs du projet doivent assumer une responsabilité à cet égard. Dans le présent projet, n'y a-t-il pas un manque flagrant de responsabilisation face à cette réalité climatique?

Par ailleurs, le projet inclut *les connexions nécessaires à la réception et au transport du carburant*, **sur ce plan, les risques de désastre par bateau et par pipeline ne sont pas suffisamment et rigoureusement évalués.** En ce sens, les garanties monétaires en cas de désastre nous apparaissent nettement déficientes. Il y a clairement lieu d'exiger des promoteurs d'assumer une garantie proportionnelle aux risques sur notre environnement, et d'exiger une imputabilité qui serait cohérente avec une juste compensation en cas de catastrophe.

Ainsi, considérant ce projet dans sa globalité, ses visées provinciales, canadiennes et internationales, et tous ses sous-contractants, la CMM a avantage à exiger des réponses claires et précises sur les visées à moyen terme et à long terme de la CIAM, ainsi qu'à toutes les questions sans réponses qui figurent dans le présent mémoire. Nous terminons en vous faisant part de nos recommandations.

Recommandations à la CMM

Compte tenu des questionnements et inquiétudes que suscite le projet de terminal de la CIAM, nous recommandons à la CMM :

1. De refuser toute augmentation des volumes de carburant aéronautique transitant sur le territoire de la CMM; ce «gel» du trafic aérien pourrait être partiellement compensé par une hausse des coûts des voyages pour les personnes qui utilisent fréquemment ce mode de transport;
2. D'exiger du gouvernement du Québec la mise en place d'audiences publiques du BAPE sur ce projet, avec évaluation des impacts environnementaux, sociaux, climatiques, sanitaires et économiques;
3. D'exiger minimalement des promoteurs qu'ils estiment les émissions de GES imputables au projet, incluant les émissions reliées à la consommation supplémentaire de carburant que le projet entraînerait;
4. Que les promoteurs et le BAPE évaluent jusqu'à quel point le projet nuirait à l'atteinte des objectifs de lutte au changement climatique, tant ici que sur la scène internationale;

Et, si toutefois le projet se réalise, la CMM devrait :

5. Exiger le dépôt au gouvernement québécois d'une réserve de 2 milliards de dollars de la CIAM et exiger des compagnies sous-traitantes du projet (compagnies propriétaires de bateaux, de pipelines, de construction des quais, etc.) des montants équivalents à leur responsabilité respective dans le projet;
6. Exiger que la CIAM maintienne à jour les informations sur la solvabilité de tous les sous-traitants du projet;
7. Obliger les compagnies aériennes impliquées à enregistrer tout trajet-client dans un registre de la CIAM, en y incluant les émissions de GES reliées et les contributions versées en crédits de carbone;
8. Exiger que la CIAM (et le Groupe FMS) donne accès à des vérificateurs pour s'assurer que des crédits carbone sont versés et pour s'assurer que ces argents contribuent véritablement à extraire des tonnes de carbone de l'atmosphère en finançant des projets efficaces en ce sens;
9. Exiger le remplacement, par des pipelines neufs, des vieux pipelines de Trans Nord qui sont utilisés pour le réseau d'acheminement de carburant aux compagnies, et imposer des tests de sécurité dans ces pipelines ainsi que des limites de pression à respecter;
10. Quelle que soit la décision prise sur le projet, que la CMM soit porteuse de l'exigence suivante : que **chaque compagnie aérienne membre de la CIAM adopte un programme obligatoire de compensation pour l'empreinte climatique** de tous les déplacements, en attendant la mise en application de mesures internationales et/ou canadiennes de réglementation en lien avec le transport en avion et la diminution ou la compensation des émissions de GES.

Références

- ¹ Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM), 29 avril 2015. PDF de la présentation (*portes ouvertes*) du projet de Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est. <http://carburantaeroportuairemontreal.com/wp-content/uploads/2015/04/Pre%CC%81sentation-du-projet-29-avril-2015.pdf>
- ² CIAM, 29 avril 2015. PDF de la présentation (*portes ouvertes*) du projet de Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est; p. 5. <http://carburantaeroportuairemontreal.com/wp-content/uploads/2015/04/Pre%CC%81sentation-du-projet-29-avril-2015.pdf>
- ³ Guide de consultation publique de la CMM, Janvier 2016.
- ⁴ FSM Management Group, novembre 2014. *Groupe FSM étend ses activités aux États-Unis*. <http://fsmgroup.ca/latest-news-fr/1324?lang=fr>
- ⁵ Registre des lobbyistes du Québec, Ministère de la justice. <http://www.lobby.gouv.qc.ca/servicespublic/consultation/AfficherInscription.aspx?NumeroInscription=MIFii7gAPtnBXc626u7Mw%3D%3D>
- ⁶ Nations Unies, Décembre 2015. Convention-Cadre sur les changements climatiques.
- ⁷ Joshua Robertson, mars 2016. *Dangerous global warming will happen sooner than thought – study*. Australian researchers say a global tracker monitoring energy use per person points to 2C warming by 2030. The Guardian. <http://www.theguardian.com/environment/2016/mar/10/dangerous-global-warming-will-happen-sooner-than-thought-study>
- ⁸ Bruno Trévidic, décembre 2015. *Pourquoi le transport aérien est l'oublié de la COP21*. Les Échos.fr. <http://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/021529754252-pourquoi-le-transport-aerien-est-loublie-de-la-cop-21-1181237.php#>
- ⁹ Fondation David Suzuki, Changements climatiques, enjeux et recherches : *Voyage en avion et changements climatiques*. <http://www.davidsuzuki.org/fr/champs-dintervention/changements-climatiques/enjeux-et-recherche/principes-de-base-du-changement-climatique/voyage-en-avion-et-changements-climatiques/>
- ¹⁰ Air Canada. *Voyager carboneutre*. <http://www.aircanada.com/fr/travelinfo/traveller/zfp.html>
- ¹¹ Camille Gévaudan, février 2016. *Climat et trafic aérien : le cercle vicieux*. Libération, section sciences. http://www.liberation.fr/futurs/2016/02/18/climat-et-traffic-aerien-le-cercle-vicieux_1434254
- ¹² Synthèse des informations sur le projet, Février 2016, Réf. 063-12-1222-0040, Golder Associés, p. 21
- ¹³ Synthèse des informations sur le projet, Février 2016, Réf. 063-12-1222-0040, Golder Associés, p.3
- ¹⁴ Fondation David Suzuki, Changements climatiques, enjeux et recherches : *Voyage en avion et changements climatiques*. <http://www.davidsuzuki.org/fr/champs-dintervention/changements-climatiques/enjeux-et-recherche/principes-de-base-du-changement-climatique/voyage-en-avion-et-changements-climatiques/>
- ¹⁵ Fondation David Suzuki, Changements climatiques, enjeux et recherches : *Voyage en avion et changements climatiques*. <http://www.davidsuzuki.org/fr/champs-dintervention/changements-climatiques/enjeux-et-recherche/principes-de-base-du-changement-climatique/voyage-en-avion-et-changements-climatiques/>

-
- ¹⁶ Bruno Trévidic, décembre 2015. *Pourquoi le transport aérien est l'oublié de la COP21*. Les Échos.fr. www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/021529754252-pourquoi-le-transport-aerien-est-loublie-de-la-cop-21-1181237.php?bYY1Xr1JxHwVzLQx.99#
- ¹⁷ Marie Vastel, mars 2016. *Entente mitigée sur le carbone : Trudeau et les provinces conviennent de reparler de tarification de carbone... dans six mois*. Le Devoir. <http://www.ledevoir.com/politique/canada/464630/les-provinces-conviennent-de-tarifer-le-carbone-dans-six-mois>
- ¹⁸ Bruno Trévidic, décembre 2015. *Pourquoi le transport aérien est l'oublié de la COP21*. Les Échos.fr. www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/021529754252-pourquoi-le-transport-aerien-est-loublie-de-la-cop-21-1181237.php?bYY1Xr1JxHwVzLQx.99#
- ¹⁹ <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/463827/des-groupes-reclament-un-test-climat-pour-les-projets-energetiques>
- ²⁰ <http://carburantaeroportuairemontreal.com/project-overview-2/etude-dimpact/>
- ²¹ Site Internet de la Trans-Northern Pipelines Inc.: <http://tnpi.ca/>
- ²² Jeff Yate, février 2016. *Un pipeline construit en 1952 qui inquiète*. Journal Métro. <http://journalmetro.com/actualites/national/914986/un-pipeline-construit-en-1952-qui-inquiete/>
- ²³ Jeff Yate, février 2016. *Un pipeline construit en 1952 qui inquiète*. Journal Métro. <http://journalmetro.com/actualites/national/914986/un-pipeline-construit-en-1952-qui-inquiete/>
- ²⁴ Normand Beaudet, Février 2016. *Trois jours sans eau, et c'est la mort*. Huffington Post. http://quebec.huffingtonpost.ca/normand-beaudet/trois-jours-sans-eau-et-cest-la-mort_b_9140004.html
- ²⁵ <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2308207616>
- ²⁶ Synthèse des informations sur le projet, Février 2016, Réf. 063-12-1222-0040, Golder Associés, p.2
- ²⁷ CIAM, 29 avril 2015. PDF de la présentation (*portes ouvertes*) du projet de Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est; p.41. <http://carburantaeroportuairemontreal.com/wp-content/uploads/2015/04/Pre%CC%81sentation-du-projet-29-avril-2015.pdf>