
COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST
2735, rue Aubry, Montréal (Québec) H1L 6P6



Mémoire

Sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la CIAM

Présenté

à

**La commission de l'environnement
de la Communauté métropolitaine de Montréal**

Par

Le Collectif en environnement Mercier-Est

Le 21 mars 2016



1. Présentation du Collectif

Le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) est un regroupement de citoyennes et de citoyens de Mercier-Est qui œuvrent à l'amélioration de la qualité de vie du quartier Mercier-Est. Le CEM-E s'intéresse activement aux questions relatives à l'environnement et à l'aménagement, dans une perspective de développement durable.

Lors des séances de consultation publiques de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM), certains membres du Collectif ont posé des questions, se sont exprimés ou ont pris parti sur ce projet d'hydrocarbure dans l'Est de l'île de Montréal. Ce mémoire constitue la position officielle du CEM-E sur la question.

2. Consultation de la CMM

Le CEM-E salue le processus de consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Toutefois le CEM-E s'interroge sur le bien-fondé du moment choisi pour tenir la consultation de la CMM, alors qu'une pièce maîtresse du projet du promoteur CIAM, soit l'étude d'impact environnemental, n'est pas disponible pour consultation par le public.

3. Site

Ce projet serait installé dans la zone industrielle de la ville de Montréal-Est, sur deux sites situés de part et d'autre de la rue Notre-Dame Est. Selon le promoteur, ces deux sites permettent la réalisation du projet.

Le site no 1 consiste en un terminal portuaire pour stockage, à terme en 2023, de 160 millions de litres de carburant d'aviation Jet A-1 dans huit réservoirs. Ce site, propriété du Port de Montréal, est vacant et serait à l'heure actuelle partiellement décontaminé. En bordure immédiate du fleuve, il se situe dans la zone du port réservée aux liquides en vrac. Le site sera aménagé avec digue de confinement, conduites de chargement et déchargement de bateaux, systèmes de pompage et installations connexes.

Le site no 2 est un terminal ferroviaire pour chargement de wagons citernes et un terminal pour chargement de camions-citernes. Situé en diagonale du site no 1, relié à une voie ferrée du Canadien National (CN) grâce à une connexion ferroviaire, il comprend six voies pour 52 wagons, des systèmes de pompage, des portiques permettant un chargement simultané de 10 wagons, des systèmes de chargement de camions-citernes et des installations connexes (chemin d'accès, bâtiment pour opérations, bacs de confinement).

Les sites nos 1 et 2 sont reliés par une conduite de raccordement. Et le projet prévoit un raccord par un nouvel oléoduc d'un diamètre intérieur de 300 mm et d'une longueur de cinq à sept kilomètres à l'oléoduc TransNord. Deux tracés demeurent toujours en évaluation en vue d'un choix final, dont un par le boulevard Joseph-Versailles.



Le projet prévoit à terme le transbordement et le transport de 1,4 à 1,9 milliard de litres de carburant d'aviation Jet A-1 annuellement, selon les données du promoteur.

À première vue, le choix du site retenu par la CIAM semble idéal.

Sauf que... le territoire de Montréal-Est constitue un immense conglomérat industriel municipalisé avec un minuscule parc résidentiel, contrairement aux villes avoisinantes dotées de parcs industriels soumis à des considérations urbanistiques qui dépassent un simple point de vue économique.

Le site se situe à moins d'un kilomètre du quartier de Tétréaultville, dans la partie sud de Mercier-Est, appartenant à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Le quartier Mercier-Est forme une enclave presque exclusivement résidentielle entourée du fleuve Saint-Laurent, de l'autoroute 25 (A-25), de l'autoroute 40 (A-40) si on inclut une partie d'Anjou et de l'avenue George-V, la séparant de Montréal-Est. Le site de la CIAM serait séparé du quartier résidentiel par quelques installations industrielles, notamment une aire de réservoirs de Vopak, une aire d'entreposage de vrac de CGC et une réserve de sel à usage routier. Il n'existe aucune zone tampon ou zone de transition entre le secteur industriel de Montréal-Est et le quartier résidentiel de Mercier-Est.

Plusieurs citoyens présents lors de la deuxième séance d'information, le 9 juillet 2015, ont demandé à la CIAM de déplacer son site d'entreposage de 160 millions de litres de carburant d'avion plus au nord de Montréal-Est, afin de diminuer le risque en bordure du fleuve, à proximité des réservoirs de produits pétroliers de Vopak. Le promoteur n'a pas donné suite à cette demande puisque ses installations seront conformes à la réglementation.

- Le CEM-E redoute la venue d'une nouvelle entreprise du secteur des hydrocarbures en raison des risques associés aux opérations de transbordement, d'entreposage et de transport de produits pétroliers : défaillances électroniques, mécaniques, électriques, débordement, écoulement, fuite, bris, fausse manœuvre, etc. Les citoyens de Mercier-Est dénoncent leur impuissance à devoir subir un développement générateur de risques industriels majeurs à une relative proximité des résidences (moins d'un kilomètre).
- Le CEM-E s'interroge quant à l'exactitude de certaines informations fournies par le promoteur : en audience à la CMM, le promoteur a mentionné que son oléoduc aura 300 mm de diamètre. Sur le site internet de CIAM, on parle d'une simulation de fuite sur une conduite de 400 mm. Que croire ? S'agit-il d'une erreur ? Dans ce cas, est-ce la seule ?

4. Préoccupations environnementales

Étude d'impact environnemental. Selon le promoteur, l'étude d'impact environnemental a été déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux Changements climatiques (MDDELCC), le 6 novembre 2015. Malheureusement cette étude n'est pas disponible pour consultation au moment des audiences de la Communauté



métropolitaine de Montréal. Pourquoi les audiences de la CMM se déroulent-elles pendant que l'étude d'impact est en cours d'évaluation au MDDELCC? Aucune réponse à ce sujet de la CMM. La CMM se prive elle-même d'une source d'information permettant une meilleure connaissance du projet.

- Le CEM-E estime qu'il eût mieux valu que la CMM tienne ses audiences une fois l'étude d'impact environnemental de la CIAM disponible.

Gaz à effet de serre (GES). Le promoteur, grâce à son projet d'investissement privé de 150 millions de dollars, annonce une efficience de l'approvisionnement en carburant des aéroports Montréal-Trudeau, Toronto-Pearson, Ottawa-Macdonald-Cartier et accessoirement Montréal-Mirabel, permettant une réduction d'émission des GES de plus de 10%.

- Le CEM-E questionne la valeur de la prévision d'une réduction des GES de plus de 10%, à moyen terme, dans une perspective de croissance de l'industrie du transport aérien prévue pour 2020, selon le promoteur.

Transport fluvial. Le promoteur prévoit la venue annuelle de 24 à 36 navires citernes et de neuf barges pétrolières permettant le remplissage et le vidage des réservoirs.

- Le CEM-E soulève les risques environnementaux du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent en cas de lacunes des mesures de sécurité, dans un contexte d'accroissement du transport maritime de produits pétroliers aux installations portuaires de Montréal-Est, Valéro, Shell, Vopak.

Aménagement du site. Les illustrations des aménagements proposés ne montrent aucune mesure de mitigation de l'impact du nouvel usage sur la voie de circulation qu'est la rue Notre-Dame. Et pourtant, dès le 29 avril 2015, les citoyens ont réclamé des buttes anti déflagration de part et d'autre de la rue Notre-Dame, avec paysagement, afin de protéger les passants sur la voie publique et les utilisateurs de la piste cyclable de tout risque et afin de diminuer l'impact visuel des activités de l'entreprise.

- Le CEM-E soulève le peu de cas des préoccupations exprimées par les citoyens sur les mesures de mitigation le long de la rue Notre-Dame de la part du promoteur.
- Le CEM-E demande des mesures de mitigation le long de la voie de circulation publique assurant un minimum de sécurité et une meilleure intégration visuelle.

Bruit. Questionné en audience publique, le promoteur confirme que les quais ne seront pas électrifiés, ne permettant pas de desservir les navires à quai. Les navires à quai utiliseront donc leur propre énergie pour leurs besoins. Cette situation sera source de nuisances sonores, compte tenu que le corridor fluvial est propice à la propagation des ondes sonores, donc à la propagation du bruit. Le promoteur soutient que son étude d'impact environnemental démontre un respect des limites de bruit fixées par le MDDELCC jour et nuit. L'étude d'impact



commandée par le promoteur n'étant pas accessible, il est impossible de savoir si le bruit de déchargement des navires a été pris en compte.

- Le CEM-E craint d'une part que le bruit de déchargement des navires n'ait pas été inclus dans l'étude d'impact environnemental. Le CEM-E s'inquiète d'autre part des risques d'accroissement d'épisodes de bruits nocturnes lors du déchargement des navires et particulièrement leur propagation dans le quartier Tétreaultville par le corridor fluvial.

5. Préoccupation sur l'aménagement du territoire

Transport par camion-citerne. Les modes de transport du carburant privilégiés par le promoteur sont l'oléoduc, le train et la barge pétrolière (vers Hamilton pour desservir Toronto). Le promoteur ne prévoit utiliser le transport par camion-citerne que de façon très exceptionnelle.

Sans douter de la bonne foi du promoteur, le CEM-E s'interroge quant à la fiabilité de son moyen de transport principal, soit l'oléoduc TransNord, un oléoduc propriété d'un tiers, qui échappe à sa responsabilité. Dans l'actualité des médias, on trouve des informations préoccupantes sur cet oléoduc mis en service en 1952 : une fuite de 1 500 litres de carburant d'avion à Montréal-Est, un inspecteur de soudures non qualifié et de la surpression non détectée dans l'oléoduc, etc. On trouve également des informations sur plusieurs lacunes de l'Office national de l'Énergie (ONÉ) dans son propre champ de compétence, lacunes constatées par la commissaire fédérale à l'environnement et au développement durable : lacunes de l'ONÉ dans la surveillance des oléoducs, lacunes de l'ONÉ par méconnaissance de l'état des oléoducs.

Ainsi le CEM-E s'inquiète de la fiabilité de l'oléoduc TransNord : on anticipe des bris et des périodes de réparation et d'entretien qui nécessiteront le transport du carburant par camions-citernes. Ce recours au transport par camions-citernes pourrait durer des semaines et nécessiter un transport continu sur 24 heures, sept jours la semaine. Le promoteur s'engage à respecter la réglementation en vigueur, notamment celle d'interdiction du camionnage de transit la nuit sur les axes de circulation Notre-Dame et Sherbrooke. Cette interdiction vaut de 19 heures à 7 heures. En conséquence, on peut anticiper, de jour, l'ajout d'un flot de camions-citernes au trafic déjà lourd sur les axes Notre-Dame et Sherbrooke en direction de l'A-25, en vue de gagner le réseau supérieur.

Les citoyens ont pourtant exprimé dès le 29 avril 2015 leur exaspération du trafic de camions de jour sur l'axe Notre-Dame, notamment : le trafic lourd y est actuellement de 1000 camions et plus par jour traversant Mercier-Est. Est-il acceptable d'ajouter une centaine ou plus de camions par jour provenant de CIAM ? De plus, les citoyens ont dénoncé les nuisances dues au camionnage : pollution de l'air, pollution par le bruit, vibrations importantes transmises à l'assise routière et répercutées avec amplification aux maisons et édifices avoisinants dans



Mercier-Est. Que dire des charges d'un camion-citerne en convoi routier avec deux citernes remplies !

- Le CEM-E demande à la CMM d'imposer à la CIAM une route de camionnage dédiée et incontournable : dans l'immédiat, boulevard Joseph-Versailles, rue Sherbrooke est, boulevard Marien nord, vers l'A-40, permettant d'éviter une surcharge de camions-citernes dans Mercier-Est. Éventuellement, cette route de camionnage devrait emprunter la prolongation de Joseph-Versailles jusqu'à l'A-40.
- Aucun camion-citerne de la CIAM ne devra emprunter en aucun temps la rue Notre-Dame vers l'A-25, ni la rue Sherbrooke vers l'A-25.

D'autre part, un déversement accidentel du carburant pourrait se rendre à l'égout et aboutir à l'usine de traitement des eaux usées de Rivière-des-Prairies. Le promoteur a-t-il mesuré l'impact d'une telle situation?

- Le CEM-E demande à la CMM de s'assurer que l'impact d'un déversement accidentel de carburant d'aviation Jet A-1 sur les opérations de l'usine de traitement des eaux usées de Rivière-des-Prairies soit évalué et intégré à l'étude d'impact environnemental.

6. Préoccupations sur la sécurité

Site 1 – Usage du quai. La CIAM loue de l'Administration portuaire de Montréal (APM) le quai du site no 1. En audience, CIAM n'a pu répondre à une question sur son usage exclusif du quai. Monsieur Claude Deschambault, responsable de l'environnement à l'APM, présent à l'audience, a donné la réponse : CIAM n'a pas l'usage exclusif du quai. L'usage du quai à proximité des réservoirs de CIAM préoccupe les citoyens. Des navires transbordant des produits pétroliers plus volatils représentent une situation à risque non négligeable. CIAM le sait-elle? CIAM en a-t-elle tenu compte?

- Le CEM-E s'inquiète de l'apparente méconnaissance de la CIAM des interactions de son projet avec l'environnement en regard de l'usage des quais, même après le dépôt de l'étude d'impact environnemental au MDDELCC.
- Le CEM-E demande à la CMM que celle-ci exige de la CIAM le complément d'étude et d'analyse requis relié à cette situation et que l'information soit divulguée.

Site 2 – Proximité d'un réservoir de Vopak. Le promoteur a révélé de son étude d'impact un schéma démontrant la zone d'impact d'un scénario d'accident par une fuite sur bride sur une conduite, lors d'un chargement de wagon limitrophe à un réservoir de l'entreprise voisine Vopak. Questionné en audience sur le contenu de ce réservoir, le promoteur n'a pu fournir l'information, prétextant que le réservoir était en dehors du rayon de conflagration étudié.



- Le CEM-E s'inquiète de la faiblesse des analyses de risque du promoteur et des risques pour l'environnement et pour la population.

7. Préoccupations sur les responsabilités

Déversement. Un déversement accidentel minime - proposons sans étude de risques un pourcentage minime de la quantité maximale de carburant stocké sur le site, soit 0,01% de 160 millions de litres - pourrait correspondre à un déversement de 16 000 litres. Où ce déversement aurait-il lieu? Entre une barge pétrolière et le quai? Le fleuve serait pollué, cette pollution souillerait les rives de l'archipel du parc national des Îles-de-Boucherville, les rives aval du fleuve de Montréal-Est jusqu'à Sorel.

Qui sera responsable? CIAM ou le transporteur maritime? Si le déversement se produisait par une fuite souterraine du nouvel oléoduc entre le site 1 et le site 2, ou à partir de l'oléoduc de 5 km vers TransNord? Ou dans le transbordement des wagons citernes? Ou dans le transbordement des camions-citernes? Qui sera responsable? CIAM ou l'un ou l'autre des transporteurs maritimes ou terrestres? Ou l'Administration portuaire de Montréal (APM)? La CIAM a-t-elle réponse à ces craintes? En audience à la CMM, la CIAM a réfuté sa responsabilité.

- Le CEM-E s'interroge sur la couverture d'assurance de la CIAM en cas de déversement : 1 milliard de dollars, est-ce convenable et suffisant pour le nettoyage et la décontamination?
- Le CEM-E demande à la CMM que le promoteur débrouille l'imbroglie juridique et judiciaire qu'on peut anticiper en cas de déversement.

8. Comité de liaison industrie - citoyens

Est-ce que CIAM envisage la mise sur pied d'un comité de liaison tant pour la phase de construction que pour la phase d'exploitation?

9. Conclusion

Les raffineries, apanage de l'est de l'île de Montréal, sont disparues l'une après l'autre, à l'exception de Suncor. Seul le parc de réservoirs d'hydrocarbures demeure et ne cesse de croître. Ce type d'usage occupe de grandes superficies du territoire, est source de pollution de l'air et génère peu d'emplois. L'est de l'île de Montréal peut-il se sortir du pétrole?

- Le CEM-E demande aux élus de modifier le paradigme de développement de l'est de l'île de Montréal.
- Le CEM-E redoute la venue d'une nouvelle entreprise du secteur des hydrocarbures en raison des risques associés aux opérations de transbordement, d'entreposage et de transport du carburant : défaillances électroniques, mécaniques, électriques, débordement, écoulement, fuite, bris, fausse manœuvre, etc. Les citoyens de Mercier-Est



dénoncent leur impuissance à devoir subir un développement générateur de risques industriels majeurs à une relative proximité des résidences (moins d'un kilomètre).

- Le CEM-E s'interroge sur l'information fournie par le promoteur : en audience à la CMM, le promoteur a mentionné que son oléoduc aura 300 mm de diamètre. Sur le site internet de CIAM, une simulation de fuite mentionne une fuite sur une conduite de 400 mm. Que croire ? S'agit-il d'une erreur? Dans ce cas, est-ce la seule?
- Le CEM-E estime qu'il eût mieux valu que la CMM tienne ses audiences une fois l'étude d'impact environnemental de la CIAM disponible.
- Le CEM-E questionne la valeur de la prévision d'une réduction des GES de plus de 10% à moyen terme, dans une perspective de croissance de l'industrie du transport aérien prévue pour 2020, selon le promoteur.
- Le CEM-E soulève les risques environnementaux du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, dans un contexte d'accroissement du transport maritime de produits pétroliers aux installations portuaires de Montréal-Est, Valéro, Shell, Vopak.
- Le CEM-E soulève le peu de cas des préoccupations exprimées par les citoyens sur les mesures de mitigation le long de la rue Notre-Dame de la part du promoteur, malgré les promesses de ce dernier.
- Le CEM-E demande à la CMM d'imposer à la CIAM une route de camionnage dédiée et incontournable : dans l'immédiat, boulevard Joseph-Versailles, rue Sherbrooke est, boulevard Marien nord, vers l'A-40, permettant d'éviter une surcharge de camions-citernes dans Mercier-Est. Éventuellement cette route de camionnage devrait emprunter la prolongation de Joseph-Versailles jusqu'à l'A-40.
- Aucun camion-citerne de la CIAM ne devra emprunter en aucun temps la rue Notre-Dame vers l'A-25, ni la rue Sherbrooke vers l'A-25.
- Le CEM-E demande à la CMM de s'assurer que l'impact d'un déversement accidentel de carburant d'aviation Jet A-1 sur les opérations de l'usine de traitement des eaux usées de RDP soit évalué et intégré à l'étude d'impact environnemental.
- Le CEM-E s'inquiète de la méconnaissance de la CIAM des interactions de son projet avec l'environnement en regard de l'usage des quais, même après le dépôt de l'étude d'impact environnemental au MDDELCC.
- Le CEM-E demande à la CMM qu'elle exige de la CIAM le complément d'étude et d'analyse requis relié à cette situation et que l'information soit divulguée.
- Le CEM-E s'inquiète de la faiblesse des analyses de risque du promoteur et des risques pour l'environnement et pour la population.