

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE
CARBURANT AÉROPORTUAIRE SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL-EST

Les requêtes de l'audience publique

Cote	Requête
CR3.1	Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM)
CR3.2	M. Van Hao Nguyen
CR3.3	Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal
CR3.4	M ^{me} Lucie Massé et M. Michel François
CR3.5	Collectif en environnement Mercier-Est
CR3.6	Alerte Pétrole Rive-Sud
CR3.7	Solidarité Mercier-Est
CR3.8	MRC Deux-Montagnes



CIAM / Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal

SOUS-ENTREPRISE GROUPE PDM

343

CR3.1

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010

110 - 455 boul. Fénélon
Dorval, Québec H9S 5T8

Le 20 novembre 2017

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques
675, boul. René-Levesque Est, 6ième étage
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation
Internationale d'Avitaillement de Montréal (dossier 3211-04-056) – Déclenchement des
audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Monsieur Chatagnier,

La présente est pour confirmer que la Corporation Internationale d'Avitaillement de
Montréal (CIAM) souhaite déclencher le processus d'audiences publiques mené par
le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour son projet de
construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à
Montréal-Est. Compte tenu de l'intérêt observé de la part des différentes parties
prenantes lors des rencontres d'information et de consultation effectuées jusqu'à
présent ainsi que l'engagement de CIAM envers la rigueur du processus de
consultation, CIAM considère la tenue de telles audiences publiques comme
importante.

Veillez accepter, monsieur Chatagnier, nos meilleures salutations.

Robert Iasenza
Président
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal

PAR LA POSTE

343

CR3.2

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

Beaconsfield, le 10 janvier 2018

6211-16-010

Madame Isabelle Mélançon
Ministre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec, Qc, G1R 5V7

Objet : **Demande d'audience publique**
Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM)

Madame la Ministre,

Je, soussigné Van Hao Nguyen, ingénieur retraité et domicilié au [REDACTÉ] vous demande formellement par la présente de bien vouloir faire tenir une audience publique sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM).

Comme citoyen résidant sur l'île de Montréal, je me préoccupe des aspects environnementaux et de développement durable du projet. C'est pourquoi j'ai assisté à la séance d'information organisée par le BAPE le 19 décembre 2017. La salle était presque pleine et la présence importante du public démontre que le projet présenté suscite beaucoup de controverses et de questionnements. La séance d'information a débuté avec la présentation du projet par le représentant de la CIAM, ci-après nommé le promoteur. Par la suite, monsieur Luc Nolet du BAPE a informé le public que le promoteur accepte qu'il y ait une audience publique et que les citoyens sont invités à faire part de leurs appréhensions par écrit au ministère.

Lors de cette séance d'information, de nombreux citoyens se sont présentés au micro pour questionner le promoteur quant aux garanties qu'il prendra pour respecter les normes environnementales. Même si le promoteur a assuré que les normes environnementales seraient respectées, je me permets d'émettre un doute quant à la volonté véritable de la CIAM de respecter cette affirmation. Mon doute repose sur les éléments suivants.

En effet, dans l'étude d'impact déposée, il est mentionné à l'article 3.2.4 *Options pour la cuvette de rétention* que « Pour la digue permanente, la première option a été **retenue**, car c'est une construction plus stable, durable et qui assure une meilleure étanchéité à long terme, en plus de nécessiter moins d'espace au sol ». Tout de suite après et dans le même paragraphe, l'étude précise que « Néanmoins, une digue temporaire en forme de butte et composée de gravier, de sable et d'une géomembrane sera utilisée pour la Phase 1 du projet, et elle sera retirée au moment où la construction de la Phase 2 sera terminée ». Notons que la Phase 1 inclut l'installation de 5 réservoirs totalisant 112 300 000 litres de carburant alors que la Phase 2 n'inclut que 3 réservoirs totalisant 51 700 000 litres; autrement dit, plus des 2 tiers de la capacité totale de carburant sera installée à la Phase 1 et le promoteur opte pour une digue temporaire. Ce choix sans aucune explication supplémentaire démontre que la CIAM s'aligne pour le moindre coût sans égard pour les conséquences d'un déversement accidentel.

Je vous demande, madame la Ministre, d'exiger de la CIAM d'ériger, dès la Phase 1 du projet du terminal, une digue permanente pour bien confiner les produits pétroliers en cas de déversement

accidentel. De plus, la CIAM devra inclure en-dessous de la géomembrane un système de détection de fuite qui permettra de s'assurer de l'étanchéité de cette dernière en tout temps. La proximité du fleuve exige que des précautions additionnelles soient prises.

Enfin, je suis disponible pour mettre en contact des experts qui permettront d'optimiser le projet dans le respect des alignements environnementaux.

Recevez, madame la Ministre, mes sincères salutations.



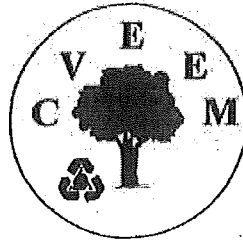
Van Hao Nguyen, ing



c. c. M. Luc Nolet, responsable du dossier

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010



Cabinet du ministre

09 JAN. 2018

MDDEP

Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal
(CVEEM)

Le 5 janvier 2018

Cabinet du Ministre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

A qui de droit,

Par la présente, le CVEEM demande des audiences publiques pour le Projet de terminal de Montréal-Est de la Corporation internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM).

Quelques points importants restent sans réponse...

Pourquoi le projet n'est-il pas évalué dans sa globalité ? Ce projet pourrait avoir des impacts sur l'environnement et la sécurité des citoyens dans plusieurs régions au Québec et ce, jusqu'à la frontière de l'Ontario.

Lorsque nous exprimons nos inquiétudes à la CIAM, on nous donne comme réponse qu'il n'y a pas de danger et pas de pollution. La CIAM ne nous a pas convaincu.

Notre organisme et les citoyens que nous représentons, nous avons des inquiétudes pour :

- L'emplacement des réservoirs trop près des habitations ;
- La circulation de nouveaux trains avec un nouveau produit (kérosène) dans des quartiers peuplés ;
- Le pipeline Trans-Nord (d'une usure de 45 ans) qui est fragilisé ;
- Et les risques pour le fleuve St-Laurent entre la Ville de Québec et Montréal-Est.

2/...

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

05/01/2018

De plus, CIAM nous a déjà signifié lors de la première séance d'information du BAPE qu'ils ne feront aucune modification du projet. Nous nous interrogeons sur le pourquoi CIAM a rencontré les citoyens.

Dans ces conditions il n'y aura pas d'acceptabilité citoyenne.
Que peut faire le BAPE ?

Veillez agréer l'expression de nos sentiments les plus distingués.



Vincent Marchione, président

Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM)

Montréal Qc. H1M 3R5

c.c. : membres du CVEEM

Le 8 janvier 2018

Cabinet du ministre

11 JAN. 2018

MDDEP

Cabinet de la ministre

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique - Projet de terminal pétrolier dans l'est de Montréal

Madame, Monsieur,

Voici les motifs pour lesquels nous demandons à la ministre de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte aux changements climatiques de tenir une audience publique.

En tant que citoyens résidents de la grande région de Montréal, les risques de contamination de l'eau en cas de déversement d'hydrocarbures nous préoccupent au plus haut point.

Les citoyens ont raison d'être inquiets car le Pipeline Trans-Nord Inc. (PTNI) est concerné par ce projet de terminal pétrolier de l'est de Montréal. Le promoteur, la CIAM, planifie la construction d'un nouveau tronçon d'oléoduc de sept kilomètres afin de le raccorder au pipeline existant PTNI, à Montréal-Est. Cet oléoduc aurait une capacité de transport quotidien de 27,5 millions de litres et transporterait du kérosène jusqu'à l'aéroport Pierre- Elliott-Trudeau ainsi que jusqu'à Ottawa et à Toronto. À notre connaissance le débit actuel quotidien de PTNI est de 15 millions de litres à Oka et il transporterait déjà du kérosène et autres hydrocarbures, selon l'information fournie par PTNI en juin.

En novembre 2016, la MRC de Deux-Montagnes a demandé à l'ONÉ de suspendre l'exploitation de PTNI parce que « Malgré des incidents répétés et plusieurs cas de non-conformité aux exigences de l'ONÉ, PTNI n'aurait toujours pas obtempéré pour rendre ses installations conformes et sécuritaires. Dans les circonstances, le conseil de la 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 l'ensemble des conditions imposées dans les différentes ordonnances de sécurité soient mises en œuvre et respectées ».

Doit-on craindre une augmentation de pression sur un pipeline construit en 1952 ? Quel crédit peut-on accorder à la confiance qu'affiche le promoteur dans la collaboration de PTNI devant la résistance de PTNI à respecter même les ordonnances de l'ONÉ?

Les tronçons de PTNI qui passent sous les rivières des Mille-Îles et des Prairies ainsi que le lac des Deux-Montagnes, âgés de 65 ans, n'ont pas fait l'objet de réfection à notre connaissance. Les risques de déversement de pétrole sont réels et très préoccupants dans ces trois cours d'eau dont dépend l'eau potable de près de 4 millions de personnes de la grande région de Montréal.

Comme PTNI circule à travers la majeure partie du territoire de la grande région de Montréal, ce projet de terminal pétrolier ne concerne pas seulement l'est de Montréal. Les citoyens ont le droit d'avoir accès et de recevoir une information exacte, complète et transparente, de questionner le pertinence du projet, de faire connaître leurs préoccupations et d'exprimer leurs opinions sur un projet aussi primordial pour la santé publique. L'ensemble des citoyens concernés de la grande région de Montréal doivent être rejoints plus largement.

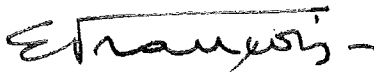
Il importe donc que la ministre, la société civile, les groupes et associations d'intérêts aient une vision globale des impacts humains, sociétaux, économiques et environnementaux du projet de terminal pétrolier dans l'est de Montréal. La tenue d'une audience publique est nécessaire et d'utilité publique afin d'assurer un processus équitable de consultation et d'analyser la raison d'être et la justification du projet de terminal pétrolier dans l'est de Montréal.

Nous vous remercions.



Lucie Massé

Oka JON 1E0



Michel François

Oka JON 1E0

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010

Cabinet du ministre

11 JAN. 2018

MDDEP



COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST

Montréal, le 8 janvier 2018

Madame Isabelle Melançon
Cabinet de la Ministre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique – Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est

Madame la ministre,

Le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) est un organisme citoyen fondé il y a plus de 20 ans et qui œuvre activement à la promotion des valeurs environnementales ainsi qu'à la défense et à l'amélioration de la qualité de vie de la population du quartier Mercier-Est et de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans l'île de Montréal.

Plusieurs années d'observations et d'interventions, ainsi que de nombreuses présences à des comités de concertation dans l'est de l'île de Montréal dont celle du Comité mixte municipal-industriel de gestion des risques d'accidents industriels majeurs pour l'est de Montréal (CMMI), le comité de liaison d'Indorama PTA Montréal, le comité de bon voisinage du Port de Montréal ainsi que le comité de suivi Est des matières organiques de la Ville de Montréal, nous ont permis de bien connaître le contexte de notre quartier, de notre région et plus particulièrement son grand besoin de sécurité publique en milieu urbain.

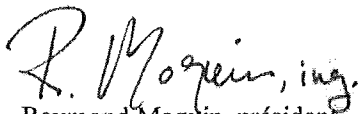
Nous avons apprécié être informés par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM). Cependant nous nous inquiétons de l'impact de ce projet de terminal à proximité de notre quartier résidentiel. Ce projet d'une capacité d'entreposage de 164 millions de litres implique la construction d'un nouvel oléoduc d'une longueur de sept kilomètres des quais du Port de Montréal jusqu'à l'oléoduc Trans-Nord ainsi que plusieurs activités de transbordement de carburant Jet A-1 (des navires pétroliers vers les installations portuaires, ensuite vers des barges pétrolières et finalement vers un terminal ferroviaire ou un terminal de camions-citernes). Toutes ces activités de stockage, de transbordement et de transport de carburant posent des risques de déversement et de contamination de l'eau et du sol.

L'utilisation de l'oléoduc Trans-Nord pour le transport du carburant vers l'aéroport de Montréal nous inquiète particulièrement. Cet oléoduc construit en 1952 a plusieurs fois fait l'objet d'ordonnances de la part de l'Office national de l'énergie. En septembre 2016, deux de ses commissaires ont même recommandé sa fermeture temporaire jusqu'à ce que les mesures visant à assurer sa sécurité aient été mises en place par la compagnie. Plusieurs questions n'ont pas été abordées ou n'ont pas reçu de réponses satisfaisantes, notamment le type de transport utilisé pour acheminer le carburant vers l'aéroport Montréal-Trudeau en cas de défectuosité de cet oléoduc (par camions-citernes ou wagons-citernes) ainsi que les trajets et le nombre de camions ou de wagons nécessaires.

Un déversement accidentel serait potentiellement catastrophique pour le Parc national des Îles-de-Boucherville et le parc de la Promenade-Bellerive. Qui portera la responsabilité juridique et financière d'un déversement majeur dans le Saint-Laurent ? Le promoteur dispose-t-il d'une couverture d'assurance suffisante ? Les mesures compensatoires et la surveillance à court, moyen et long termes sont-elles réellement efficaces et adéquates ? Est-il équitable que les citoyens de Mercier-Est subissent les impacts d'un projet de ravitaillement aéroportuaire essentiellement destiné à l'Ontario ?

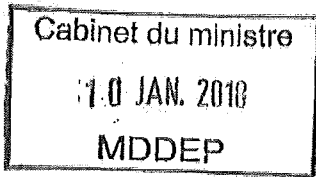
Malgré les efforts actuellement mis en œuvre pour améliorer la qualité de vie de l'est de l'île de Montréal, les résidents de Mercier-Est demeurent incommodés par différentes nuisances associées aux activités portuaires comme le bruit et le camionnage intensif. Toute nuisance additionnelle se doit d'être sérieusement étudiée et discutée avec la population. Étant donné les risques potentiels de ce projet de terminal d'avitaillement portuaire pour notre région, nous vous demandons, Madame la Ministre, de tenir une audience publique afin que les citoyens puissent exprimer leurs préoccupations et obtenir des réponses à leurs questions.

Veillez agréer, Madame la Ministre, nos salutations distinguées.



Raymond Moquin, président
Collectif en environnement Mercier-Est

Montréal (Québec)
H1L 5Z4



Le 9 janvier 2017

Madame Isabelle Melançon
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques
Cabinet de la ministre
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

343

CR3.6

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010

Objet : Demande d'audience publique pour le *Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est* de la CIAM

Madame,

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), ce qui explique ses préoccupations en regard du projet cité en objet.

Le promoteur du projet ci-haut mentionné, la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM), est une société détenue par un consortium qui représente la plupart des transporteurs aériens nationaux et internationaux du Québec et de l'Ontario, soit 30 compagnies aériennes. La CIAM est gérée par le *Groupe FSM*, une compagnie qui est notamment associée à la gestion, construction et «distribution de carburant aviation dans des aéroports internationaux partout en Amérique du Nord»ⁱ.

Selon le communiqué du BAPE de novembre 2017, le projet de la CIAM vise « à faciliter l'alimentation en carburant des compagnies aériennes actives dans les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), MacDonal-Cartier (Ottawa) et Pearson (Toronto) »ⁱⁱ. Selon ce même communiqué, le projet impliquerait : (a) un terminal maritime avec un quai de transbordement et 8 réservoirs (site 1); (b) une installation de chargement de wagons-citernes et de camions-citernes (site 2); (c) une conduite de raccordement entre les sites 1 et 2 et, (d) un pipeline d'environ 7 km pour relier le site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc.

Ce projet nous préoccupe, car nous craignons qu'il contribue à l'augmentation des gaz à effet de serre (GES). Il est vrai que le projet permettrait de remplacer le transport en camions par du transport en bateaux, contribuant à réduire une partie des émissions de GES générés par la CIAM, ... tout au moins pour un temps. Car le projet permettrait aux compagnies aériennes d'avoir accès à plus de carburant et, puisque **leur demande en carburant augmente de 3 à 5% par année**ⁱⁱⁱ, nous craignons que le volume de carburant transporté et stocké par la CIAM ne suive cette augmentation de la demande. Or, plus de carburant indique plus de transports aériens, ce qui nous préoccupe puisque cela aurait pour effet une augmentation des émissions de GES et donc des dérèglements climatiques.

Toujours en lien avec une possible augmentation du volume de carburant transporté et stocké, nous sommes aussi préoccupés du fait que *Groupe FSM*, gestionnaire de la CIAM, ait annoncé en novembre 2014 qu'il « étend son portefeuille de services aux États-Unis, faisant des affaires en sol américain sous le nom de FSM Group LLC »^{iv}. Ceci impliquerait-il que *Groupe FSM* envisagerait d'alimenter des aéroports aux États-Unis via le même projet? Ou encore, l'aéroport de Winnipeg, dont il s'occupe aussi ?

Cette question d'une augmentation des émissions de GES interpelle l'ensemble du gouvernement québécois et il est fondamental et urgent^v que le Québec tienne ses promesses **de lutte contre les changements climatiques**. Selon votre site web, il s'agit d'un *enjeu aussi prioritaire que fondamental pour l'avenir du Québec*, et vos engagements sont d'*agir de façon proactive (...)* et d'*aller encore plus loin*^{vi}, en maintenant les cibles de réduction de GES de l'ordre de *-20 % sous le niveau de 1990 pour 2020 et de -37,5 % sous le niveau de 1990 pour 2030*^{vii}.

Quelles recommandations le BAPE pourrait-il donner à ce projet, pour concrétiser ces nobles promesses et intentions en ce qui a trait aux GES?

Par ailleurs, ce projet planifié par la CIAM et l'éventuelle augmentation du volume de carburant, impliquent beaucoup de transport par bateaux et pipelines, beaucoup de transbordements, beaucoup de stockage, et donc beaucoup de fuites, déversements et incidents possibles sur terre et dans le fleuve, compromettant ainsi la sécurité de la population, la distribution d'eau potable (non seulement des populations limitrophes, mais aussi en aval) ainsi que la vie aquatique déjà bien malmenée.

Nous sommes ainsi préoccupés des risques auxquels pourraient être exposés les citoyens qui vivent près des réservoirs ou près du vieux Pipeline Trans-Nord (65 ans). Ici, il y a réel motif à inquiétudes quant on sait que « Deux commissaires de l'ONE ont demandé la fermeture du pipeline lors du renouvellement de son permis d'exploitation, en septembre 2016. Selon ce qu'ils soulignaient dans un rapport dissident, « *les contrôles opérationnels actuels* » de l'entreprise Pipeline Trans-Nord « *ne respectent pas* » la réglementation et les normes.^{viii}».

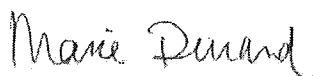
Encore ici, les risques pour la santé humaine et celle du fleuve interpellent le gouvernement québécois et les citoyens qui, grâce à des audiences du BAPE, pourront exposer leurs questionnements, poser leurs questions et prendre connaissance des réponses.

D'autres préoccupations portent sur les aspects d'imputabilité, de responsabilités morales et financières des trois niveaux de transporteurs (naval, ferroviaire, par pipeline), et de leur capacité à faire face à d'éventuelles catastrophes. Quels sont leurs engagements envers le gouvernement québécois ? Envers la CMM ? Envers les Québécois ? Certaines de ces compagnies sont-elles (ou risquent-elles d'être) en difficulté financière *au mauvais moment* comme la MMA avec Lac-Mégantic ? Chacun de ces transporteurs représente des facteurs de risque pour la santé et l'environnement, surtout si leurs installations ou équipements sont vieillissants.

Comment s'assurer que toutes les mesures de protection, les mesures d'atténuation et les exigences du MDDELCC soient respectées par toutes les compagnies impliquées, compte tenu du peu de fiabilité qu'accordent les citoyennes et citoyens aux mesures d'autocontrôle des compagnies?

Considérant les questionnements et préoccupations exposés ici, il nous apparaît essentiel que les conditions et les éventuels impacts du projet de la CIAM fassent l'objet d'un examen minutieux, global, transparent et public, via des audiences du BAPE. Ainsi, les citoyennes et citoyens auront la chance d'être mieux informés et pourront se prononcer sur la nécessité ou non de ce projet.

Vous remerciant de prendre en considération notre demande d'audience publique, recevez, madame la ministre, nos salutations les plus distinguées.



Marie Durand, porte-parole d'APRS
info@alertepetrolierivesud.org,
www.alertepetrolierivesud.org

ⁱ <http://fsmgroup.ca/expertise-2?lang=fr>

ⁱⁱ Communiqué du BAPE, 28 novembre 2017

ⁱⁱⁱ 29 avril 2015, notes personnelles lors de la première séance d'information publique du projet par la CIAM à Montréal-Est

^{iv} <http://fsmgroup.ca/?lang=fr> FSM Management Group, novembre 2014. *Groupe FSM étend ses activités aux États-Unis.*

^v www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/512875/cop23-hausse-des-emission-de-ges

<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/511787/climat-catastrophe-annoncee>

<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/511769/climat-un-rapport-de-l-onu-donne-froid-dans-le-dos>

^{vi} <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/index.asp>

^{vii} <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>

^{viii} www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/510272/travaux-d-urgence-sur-un-pipeline-de-1952-dans-la-region-de-montreal



Cabinet du ministre

12 JAN. 2018

MDDEP

*Table de concertation intersectorielle et
multiréseaux du quartier Mercier-Est*

Montréal le 10 janvier 2018

À l'attention de Mme Isabelle Melançon
Ministre du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est,
30c étage, Québec (Québec)
G1R 5V7

Objet : Demande d'audience pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

Présentation de Solidarité Mercier-Est

Solidarité Mercier-Est est une Table de quartier intersectorielle et multiréseaux faisant partie de la Coalition montréalaise des Tables de quartier (CMTQ). Sa mission est d'améliorer la qualité de vie des citoyens du quartier Mercier-Est. Pour ce faire, elle regroupe tous les acteurs œuvrant dans le quartier autour d'enjeux et d'actions déterminés collectivement qui ont un impact sur son développement social, communautaire, environnemental et économique. Elle cherche également à développer et soutenir les organisations membres, les projets et les actions au bénéfice de la population du quartier.

En avril 2015, nous adoptons un plan d'action intégré suite à un grand forum de quartier. Depuis, 6 grandes priorités de quartier animent notre travail collectif en plus de 4 priorités transversales. Ce plan constitue notre principal outil de travail pour développer des actions structurantes locales visant la lutte à la pauvreté et le développement social.

Demande d'audience publique

La question de la proximité des industries de Montréal-est à notre quartier résidentiel est un enjeu majeur qui mobilise plusieurs citoyens de Mercier-Est. Nous avons par le passé organisé des rencontres réunissant les entreprises de Montréal-Est et les citoyens afin d'instaurer un dialogue et répondre aux nombreuses préoccupations citoyennes.

L'annonce de la construction du nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) à Montréal-Est à proximité de notre quartier soulèvent plusieurs préoccupations touchant au camionnage, à la qualité de l'air, au bruit, aux risques associés à ces installations ainsi qu'aux mesures d'urgence envisagées. Pour ces différentes raisons, Solidarité Mercier-Est considère important que le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est soit discuté et évalué publiquement.

Veuillez recevoir, Madame Melançon, mes salutations distinguées.

Laurent Gosselin

Directeur général

Solidarité Mercier-Est

343

CR3.8

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010



1, Place de la Gare, bureau 301
Saint-Eustache, Qc J7R 0B4

Tél. : 450-491-1818
Fax : 450-491-3040

www.mrc2m.qc.ca

Le 11 janvier 2018

Madame Isabelle Melançon
Ministre du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
MDDELCC
141, avenue du Président-Kennedy, 8^e étage
Montréal (Québec) H2X 1Y4

Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire

Madame,

Vous trouverez ci-joint la résolution 2017-256 adoptée lors de l'assemblée ordinaire de la MRC de Deux-Montagnes, tenue le 18 décembre 2017, concernant le sujet cité en objet.

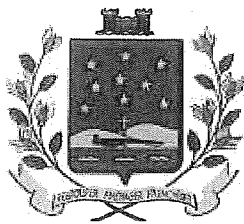
Espérant le tout conforme, recevez nos meilleures salutations.

La directrice générale,

Pour : Nicole Loiselle, Urb.

NL/cl

p. j.



MRC DE DEUX-MONTAGNES

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE ORDINAIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES TENUE LE 18 DÉCEMBRE 2017

Étaient présents à l'assemblée ordinaire :

M. Pierre Charron, maire de Saint-Eustache
Mme Sonia Paulus, mairesse de Sainte-Marthe-sur-le-Lac
M. Benoît Proulx, maire de Saint-Joseph-du-Lac
M. Richard Labonté, maire de Saint-Placide

Lesquels forment quorum sous la présidence de de M. Denis Martin, préfet et maire de Deux-Montagnes.

Mme Nicole Loiselle, directrice générale est présente.

RÉSOLUTION 2017-256

SUIVI DE LA CORRESPONDANCE – TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE

CONSIDÉRANT le projet de construction d'un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est déposé par la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) dans le but de recevoir des carburants « Jet-A » et « Jet A-1 » par navire-citerne pour les transborder dans des réservoirs situés à proximité de la voie Maritime du Saint-Laurent;

CONSIDÉRANT QU'une des composantes du projet déposé consiste en la construction d'un pipeline de 7 kilomètres permettant de rejoindre le pipeline existant de Trans-Nord lequel traverse le territoire de la MRC de Deux-Montagnes;

CONSIDÉRANT QU'à l'intérieur du territoire de la MRC de Deux-Montagnes le pipeline de Trans-Nord traverse les périmètres d'urbanisation des municipalités de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-du-Lac et Oka, le tout tel qu'illustré à la carte jointe à la présente;

CONSIDÉRANT QUE le pipeline traversant le territoire de la MRC de Deux-Montagnes a généralement été construit vers 1952 et supporte actuellement un débit moyen de 15 000 m³/jour;

CONSIDÉRANT QUE le projet prévoit que le pipeline traversant le territoire de la MRC serait utilisé pour desservir les aéroports Pearson (Toronto) et MacDonald-Cartier (Ottawa) et que pour ce faire, le débit pourrait être rehaussé à 27 500 m³/jour;

CONSIDÉRANT QUE le rehaussement du débit proposé pour le transport de carburant aéroportuaire à l'intérieur du pipeline de Trans-Nord est significatif et que les documents déposés au soutien du projet ne font pas état des conséquences potentielles du projet sur les infrastructures existantes;

CONSIDÉRANT QUE depuis 2008, près de la moitié des incidents enregistrés sur les pipelines québécois concerne le pipeline appartenant à Trans-Nord;

CONSIDÉRANT QUE Trans-Nord a fait l'objet de multiples ordonnances de sécurité par l'Office National de l'Énergie (ONÉ) lesquelles exigeaient que l'entreprise prenne les mesures nécessaires pour remédier aux causes de plusieurs incidents de déversement et de surpression sur son réseau;

CONSIDÉRANT QUE le conseil de la MRC a déjà exprimé ses préoccupations sur l'état global du réseau de pipeline appartenant à Trans-Nord par le biais de sa résolution 2016-248 et a demandé à l'Office National de l'Énergie (ONÉ) d'agir promptement afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes et la qualité de l'environnement et de prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'ensemble des conditions imposées dans les différentes ordonnances de sécurité soient mises en œuvre et respectées;

CONSIDÉRANT QUE le pipeline traverse plusieurs plans d'eau très importants pour l'alimentation en eau potable;

CONSIDÉRANT QUE les principales traversées de cours d'eau concernent les conduites les plus anciennes du pipeline n'ayant fait l'objet d'aucune réfection récente par Trans-Nord;

CONSIDÉRANT QUE selon plusieurs experts, les usines de traitement des eaux susceptibles d'être affectées advenant un incident sur le pipeline ne sont pas équipées de capteurs permettant de détecter la présence d'hydrocarbure et qu'advenant une telle présence, ces dernières ne sont pas en mesure de les éliminer.

Il est PROPOSÉ par Pierre Charron APPUYÉ par Sonia Paulus et RÉSOLU UNANIMEMENT ce qui suit :

QUE le conseil de la MRC requiert que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, madame Isabelle Melançon mandate le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin que ce dernier mène des audiences publiques sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal et procède aussi à une analyse approfondie des impacts du projet présenté sur les infrastructures et installations existantes appartenant à Trans-Nord étant donné que l'objectif général du projet déposé par le CIAM, au-delà du volet visant la construction de nouvelles installations, consiste à transporter quotidiennement, à l'intérieur du pipeline de Trans-Nord traversant le territoire de la MRC de Deux-Montagnes, des carburants « Jet-A » et « Jet A-1 » afin d'approvisionner les aéroports Montréal-Trudeau, Pearson et MacDonald-Cartier en carburant aéroportuaire.

QUE copie de la présente soit aussi transmise à madame Valérie Plante, présidente de la Communauté métropolitaine de Montréal.

ADOPTÉE

Je certifie que le texte ci-haut est une copie authentique d'une résolution adoptée par le Conseil, sujette à l'approbation du procès-verbal de ladite séance.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME



Nicole Loiselle, Directrice générale

NOTE:

Servitude réglementaire exigée par la MRC de Deux-Montagnes:

- Oléoduc : 20 m
- Gazoduc : 23 m



Pipeline — Trans-Northern (Trans-Nord)	Réseau routier — Autoroute — Nationale et régionale — Collectrice (réseau supérieur) — Collectrice (réseau local) et locale de niveau 1 et 2
Sens d'écoulement du kérosène du terminal de Montréal-Est projeté ← Vers Toronto et Ottawa ← Vers aéroport Montréal-Trudeau	Données de contexte — Cours d'eau — Hydrographie — Parc national d'Oka
Aéroport — Montréal-Trudeau	Limite administrative — Limites municipales MRC2M — Autres limites municipales
Prises d'eau potable	

Étude d'impact du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal

Réalisé par :
Anne-Marie Lapointe, conseillère professionnelle en géomatique
Service de l'aménagement, MRC de Deux-Montagnes
2018-01-11

Source :
Prises d'eau potable : MDDELCC 2017
Pipelines : www.incarte.depipelines.com, 2018-01-05
Réseau routier : Adresses Québec, Territoires 2017-11-01
Hydrographie : BDTO, Territoires 2017
Parc national d'Oka : Aires protégées, Territoires 2017
Limites adm. : SDA Territoires 2017 et cadastre rénové MRN 2017

Carte_pipelines_11x17.mxd

Projection : NAD (zone 8)
Datum : NAD 83