

Le projet de terminal de la CIAM nécessite une évaluation globale incluant tous les impacts environnementaux et climatiques

Mémoire déposé au BAPE sur le projet de terminal d'approvisionnement de
carburant aéroportuaire de la CIAM dans Montréal-Est



<https://pixabay.com>

« Bientôt, il sera trop tard pour inverser cette tendance dangereuse. »

Thomas Newsom, professeur à l'Université Deakin et coauteur du manifeste
Le cri d'alarme de quinze mille scientifiques sur l'état de la planète

par

Marie Durand, retraitée de la profession infirmière
Claire Vanier, biologiste, PhD en sciences de l'environnement

le 23 février 2018

« Non seulement l’humanité a échoué à accomplir des progrès suffisants pour résoudre ces défis environnementaux annoncés, mais il est très inquiétant de constater que la plupart d’entre eux se sont considérablement aggravés »,

affirment 15 364 scientifiques provenant de 184 pays, dans le manifeste *Le cri d’alarme de quinze mille scientifiques sur l’état de la planète*, publié sur le site du journal [Le Monde](#) (...)

Journal Le Devoir, 14 novembre 2017

Table des matières

Sommaire	1
Introduction	2
Un aperçu du projet de la CIAM	5
Évolution des volumes de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017.....	5
Notre estimation des volumes de carburant que livrerait la CIAM entre 2017 et 2021	7
Les risques probables associés au projet	9
Notre eau potable et notre fleuve à risque.....	9
<i>Un transporteur qui n’inspire pas confiance : la compagnie Pipelines Trans-Nord Inc.....</i>	<i>9</i>
<i>Des inquiétudes légitimes pour notre eau potable</i>	<i>11</i>
Quelles garanties offrent la CIAM et ses fournisseurs de transports?	12
Les impacts inévitables du projet : les émissions de gaz à effet de serre	15
<i>Le projet réduirait les émissions de GES : une contre-vérité?</i>	<i>15</i>
Les volumes de carburant livré par la CIAM de 2013 à 2017 et leurs émissions de GES.....	16
Notre estimation des émissions de GES associés au carburant que livrerait la CIAM de 2017 à 2021..	18
<i>Plus que 2 ½ ans pour préserver le climat.....</i>	<i>20</i>
Considérants et recommandation	21
Autres suggestions	22
Références	23

Liste des tableaux et des figures

Tableau 1. Augmentations annuelles du volume de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017.....	6
Figure 1. Évolution du volume annuel de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017	6
Tableau 2. Estimation du volume annuel de carburant que la CIAM livrerait à ses compagnies membres entre 2017 et 2021, sur la base d’une augmentation annuelle de 4,72 %	7
Tableau 3. Volume annuel de carburant livré par la CIAM à et GES émis par l’utilisation de ce carburant, entre 2013 et 2017	16
Tableau 4. Augmentations annuelles des GES émis par la combustion du carburant livré par la CIAM à ses compagnies membres entre 2013 et 2017	17
Figure 2. Évolution des GES émis par la combustion du carburant fourni par la CIAM à ses compagnies membres entre 2013 et 2017	17
Figure 3. Dépassement annuel des émissions de GES dues à la combustion du carburant fourni par la CIAM à ses clients, par rapport à 2013; total des dépassements de 2013 à 2017.....	18
Tableau 5. Estimation de l’augmentation annuelle des GES émis par la combustion du carburant qui serait fourni par la CIAM à ses compagnies entre 2017 et 2021	19

Sommaire

Le présent mémoire désire attirer l'attention des commissaires du Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur certains aspects préoccupants du projet de *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est*, de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal.

Les aspects qui nous préoccupent sont, d'une part, les risques associés au projet en regard notamment du Saint-Laurent et des autres cours d'eau concernés, ainsi que pour l'accès à une eau potable de qualité. Selon nos calculs très conservateurs, en 2021, le volume que livrerait la CIAM à ses compagnies membres serait 20,3 % supérieur à celui livré en 2017. Cette augmentation aurait certainement des répercussions importantes sur les formes de transport du carburant proposé par la CIAM, et notamment, sur le pipeline de la compagnie Pipelines Trans-Nord In., dont le dossier environnemental est pour le moins controversé. L'incertitude quant aux garanties offertes, en cas de catastrophes, par la CIAM et par toutes les autres compagnies impliquées dans le projet, est aussi préoccupante.

Le deuxième aspect qui nous interpelle dans ce projet porte sur les impacts certains que le projet aurait sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), s'il était accepté. À l'instar de plusieurs organisations (par exemple, le RVHQ) mais aussi de pays, de villes et d'institutions bancaires, nous considérons qu'il est essentiel de porter un regard global sur l'usage et l'avenir des hydrocarbures. En effet, les hydrocarbures sont de grands producteurs de GES, lesquels ne disparaissent pas une fois émis : ils s'accumulent dans l'atmosphère, où ils peuvent rester une centaine d'années. Nous avons ainsi calculé que, entre 2013 et 2017 inclusivement, les émissions de GES issues du kérosène fourni par la CIAM à ses compagnies membres ont augmenté de 45,6%, par rapport à 2013.

De plus, selon nos estimations encore ici conservatrices, entre 2017 et 2021 inclusivement, les émissions de GES issues du carburant fourni par la CIAM à ses compagnies membres augmenteraient de 49,5 %, par rapport à 2017. Ainsi, en moyenne, cette augmentation par rapport à 2017 atteindrait 1 264 575 tonnes/an de CO₂ équivalent, soit 226 fois plus que le 5 600 tonnes/an de CO₂ équivalent que promet d'éviter la CIAM par son projet.

Sans évaluation globale qui prenne en compte tous les impacts environnementaux et climatiques associés au projet, notre recommandation est de refuser ce projet. Et, parce que *bientôt il sera trop tard* pour conserver des environnements et un climat viables, écoutons plutôt *Le cri d'alarme de quinze mille scientifiques sur l'état de la planète*, cité en avant-propos.

Introduction

Quel plaisir de voyager en avion! Toutefois, cette forme de déplacement comporte des implications et des impacts qu'on ne peut aujourd'hui ignorer. Le projet de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) s'inscrit directement dans cette problématique. Ce projet soulève plusieurs questions, notamment sur **les risques probables** qu'il implique. En effet, qu'en serait-il des risques pour notre eau potable, pour le fleuve Saint-Laurent et les autres cours d'eau concernés ? Pour notre économie, en cas de fuites, de déversements ou de catastrophes? Qu'en est-il des droits légitimes des citoyens de protéger leur santé, leur environnement et sa biodiversité? Qu'en est-il aussi du principe de précaution ? Et du principe du pollueur-payeur? Peut-on avoir la certitude que toutes les mesures de protection, et les exigences du MDDELCC* soient respectées par toutes les compagnies impliquées? Les assurances en protection par les compagnies seraient-elles suffisantes? L'analyse de l'aspect économique du projet, incluse au mandat du BAPE, doit aller au-delà des emplois temporaires créés, et inclure les frais associés aux risques et impacts, dont les frais de la contribution au réchauffement climatique qu'impliquerait ce projet.

Les voyages en avion génèrent énormément de gaz à effet de serre (GES), avec leurs émissions de CO₂¹. Donc, à un niveau plus général, par sa contribution significative aux émissions de GES, la réalisation du projet comporterait aussi **des impacts certains et inévitables**. En effet, parce qu'il faciliterait grandement aux compagnies aériennes l'accès à plus de carburant, le trafic aérien continuerait d'augmenter et la combustion du carburant générerait plus de GES, lesquels s'accumulent dans l'atmosphère et peuvent y rester environ 100 ans². En ce sens, ce projet va à l'encontre de la lutte aux changements climatiques que promeut notre gouvernement. Ce projet n'est pas une réelle option d'avenir; l'accepter entretiendrait l'illusion que les perturbations climatiques ne sont pas un problème et qu'on pourra s'en occuper *plus tard*. Ce n'est pas notre position, ni celle de plusieurs citoyennes et citoyens qui ont à cœur l'avenir, non seulement de leurs propres enfants et petits-enfants, mais aussi l'avenir de toute l'humanité.

Un projet d'une telle envergure doit être évalué très sérieusement, et globalement, non seulement en regard des risques pour la santé humaine et celle des écosystèmes concernés, mais aussi pour les impacts et les coûts que générerait ce projet et qui seraient laissés en héritage, dès la prochaine génération ainsi qu'aux suivantes. On se doit de prendre en compte le cycle de vie complet des hydrocarbures impliqués et de leurs répercussions à l'échelle planétaire. L'évaluation de ce projet se doit d'être éthique en regard de la *Charte des droits de l'humanité et des générations futures*. «Cette déclaration propose notamment de créer une interdépendance entre les espèces vivantes, d'assurer leur droit à exister et le droit de l'Humanité de vivre dans un environnement sain et écologiquement soutenable»³.

Le réchauffement climatique est un fait scientifiquement bien établi (GIEC, COP21⁴). 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.

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

Depuis la COP21, il est devenu clair pour le commun des mortels que chaque individu, chaque collectivité et chaque industrie, incluant le consortium CIAM, est directement responsable des émissions de GES qu'il génère par ses choix et actions.

Certains pourraient considérer que les préoccupations émises ici en regard des émissions de GES sont surfaites. Mais alors, comme expliquer que des pays (dont la France et la Norvège), des villes (entre autres, New York) et même des institutions bancaires d'importance (par exemple, la Banque mondiale, la banque BNP Parisbas)⁵, pour ne nommer que ces derniers, désinvestissent largement, d'une façon ou d'une autre, dans les énergies fossiles et particulièrement dans l'industrie des hydrocarbures. Nous considérons que ces organisations ont porté un regard global (dont, économique) sur l'avenir de ces énergies avant de s'en retirer, et pensons qu'il est temps d'en faire autant.

En effet, il nous apparaît essentiel qu'en 2018, après de nombreuses alertes de scientifiques émérites et les multiples engagements des gouvernements dans la lutte aux changements climatiques, la seule voie responsable soit d'évaluer globalement tout projet portant sur la production ou l'usage d'énergie fossile.

Nous reprenons ainsi à notre compte la position à cet égard du Regroupement vigilance hydrocarbures Québec (RVHQ), le plus important mouvement citoyen engagé dans le dossier des hydrocarbures au Québec (130 comités citoyens) :

« Tout ajout significatif, en une seule fois ou cumulatif, d'un transport récurrent de pétrole ou de gaz naturel, devrait être soumis à une évaluation environnementale et à des consultations publiques. Le fait que ces activités relèvent souvent du palier fédéral ne doit pas empêcher le Québec d'exercer ses compétences (...) »⁶.

C'est dans cet esprit que nous abordons ce projet de transport de carburant aéroportuaire dans sa globalité, sur le territoire québécois, sur la base du **principe de précaution**. Rappelons que, selon ce principe, « des autorités publiques adoptent des mesures pour anticiper les éventuels risques liés à un évènement dont les conséquences sont difficilement maîtrisables. Le principe de précaution trouve son origine dans la déclaration de Rio de 1992. Il a par la suite été repris dans diverses branches juridiques, notamment en droit de l'environnement et dans le domaine du droit de la santé. »⁷ Ce principe stipule ainsi qu'« en cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives, visant à prévenir la dégradation de l'environnement »⁸.

Nous refusons cette stratégie de fragmenter un même projet global, ici le transport du carburant et son usage, entre différentes compagnies, faisant ainsi en sorte que seules les activités d'un groupe, le promoteur, soit soumis à une étude d'impact environnemental, laissant dans l'ombre les activités de l'ensemble des compagnies impliquées dans le projet. Car dans les faits, c'est à la somme des impacts des multiples projets envisagés autour, dans, sur et sous le fleuve Saint-Laurent, de même que dans les airs, sur et sous la terre que sont exposés les humains, les animaux et les végétaux.

Dans le présent mémoire, deux préoccupations centrales ont fait l'objet d'une attention particulière de notre part :

1. Les risques probables associés au projet, en regard notamment du Saint-Laurent et des autres cours d'eau concernés, ainsi que pour l'accès à une eau potable de qualité. Dans cette section sera aussi abordé le dossier controversé d'une des compagnies associées au projet, le transporteur Pipelines Trans-Nord Inc. Sera aussi abordée l'incertitude quant aux garanties offertes, en cas de catastrophes, par la CIAM et toutes les autres compagnies impliquées dans le projet, bien qu'elles ne soient malheureusement pas soumises à une étude d'impact.
2. Nous porterons une attention particulière aux impacts du projet sur les GES émis par le carburant aéroportuaire livré par la CIAM à ses compagnies membres concernées par le projet. Nous avons ainsi chiffré les GES émis par ce carburant, de 2013 à 2017, et les émissions de GES qui découleraient des livraisons de la CIAM entre 2017 et 2021.

En préalable, dans la section qui suit, nous reprenons les principaux aspects du projet de la CIAM et, à partir des données fournies, nous étudions l'évolution des volumes de carburant aéroportuaire livrés par la CIAM à ses compagnies membres, entre 2013 et 2017, et estimons les volumes qui seraient livrés de 2017 à 2021.

Un aperçu du projet de la CIAM

La CIAM, promoteur du projet de *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est*, 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. Ainsi, la CIAM est une corporation *sans but lucratif* qui aide ses compagnies membres à être plus lucratives.

Le projet de la CIAM vise « à faciliter l'alimentation en carburant des compagnies aériennes actives dans les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), MacDonald-Cartier (Ottawa) et Pearson (Toronto) »⁹. Ainsi, 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 de Pipelines Trans-Nord Inc., lequel acheminerait le carburant aéroportuaire de Montréal vers l'Ontario. Rappelons que le pipeline Trans-Nord se subdivise en deux branches pour passer sous des cours d'eau, en amont des prises d'eau de la région de Montréal, et qu'une des branches passe sous le lac des Deux Montagnes.

Le deuxième objectif du projet est de *répondre à la demande grandissante des compagnies aériennes pour le transport des passagers*¹⁰. Ce qui implique donc de soutenir efficacement l'expansion de ce mode de transport, par une augmentation de la capacité de stockage et d'approvisionnement de carburant, pour satisfaire les demandes des trois aéroports. La construction du nouveau terminal permettrait de recevoir, en début de projet, deux navires-citernes par mois, qui circuleraient sur le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Le projet impliquerait aussi beaucoup de stockage, beaucoup de transbordements et donc beaucoup de fuites et d'incidents possibles sur terre et dans notre cher fleuve Saint-Laurent.

La CIAM a pour argument environnemental que son projet diminuerait leurs émissions de 5 600 tonnes/an de CO₂ équivalent (éq.), en réduisant le transport par camion pour utiliser le transport par bateau et par pipeline. Toutefois, il est plus que probable que la CIAM adaptera son service de livraison de carburant à l'augmentation de la demande de carburant, qu'elle anticipe déjà¹¹. Donc, ceci impliquerait une augmentation du transport par bateau, par pipeline et par transport terrestre (camion, train), ainsi que les émissions de GES issues de la combustion du carburant livré.

Évolution des volumes de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017

Afin de cerner les risques associés à un tel projet, il est essentiel de connaître l'évolution attendue des activités du promoteur du projet. Pour ce faire, nous avons étudié l'évolution du volume de carburant livré par la CIAM au cours des dernières années.

Le 23 janvier dernier, en séance du BAPE et en réponse à une question sur l'augmentation des volumes de carburant livrés, le promoteur a répondu que ces volumes ont probablement augmenté d'environ de 3 % chaque année, entre 2013 et 2017¹². Puis, suite à une demande que

nous avons faite au BAPE, le promoteur a fourni ultérieurement le volume de carburant livré aux aéroports de Montréal, de Toronto et d’Ottawa pour ces mêmes années¹³.

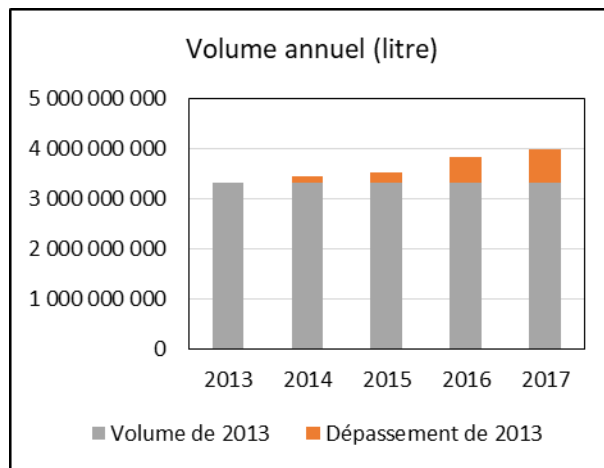
De ces informations, nous avons utilisé le volume annuel total de carburant livré entre 2013 et 2017 par la CIAM à ses compagnies membres. À partir de ces données, nous avons calculé l’augmentation annuelle du volume de carburant livré, d’une année à l’autre.

Le Tableau 1 présente le volume annuel total de carburant livré (2^e colonne du tableau) et l’augmentation annuelle du volume de carburant livré, en litres et en pourcentage (2 dernières colonnes du tableau). Par exemple, en 2014, la CIAM a livré 3 453 527 813 litres de carburant, soit 122 511 790 litres de plus qu’en 2013, ce qui équivaut à une augmentation de 3,68 %. Ces calculs ont été faits pour l’augmentation entre 2015 et 2014, entre 2016 et 2015, puis, entre 2017 et 2016. La Figure 1, qui suit le tableau, illustre ces résultats, les augmentations annuelles du volume livré étant illustrées par la couleur marron.

Tableau 1. Augmentations annuelles du volume de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017

Année	Volume total annuel de carburant livré (litres)	Augmentation annuelle du volume de carburant livré	
		(litres)	(%)
2013	3 331 016 023		
2014	3 453 527 813	+ 122 511 790	+ 3,68%
2015	3 540 395 519	+ 86 867 706	+ 2,52%
2016	3 845 033 741	+ 304 638 222	+ 8,60%
2017	4 002 302 643	+ 157 268 902	+ 4,09%
Augmentation annuelle moyenne		+ 167 821 655	4,72%

Figure 1. Évolution du volume annuel de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017



Nos calculs montrent que le volume de carburant livré a augmenté, en moyenne, de 167 821 655 litres/an, entre 2013 et 2017, soit une augmentation moyenne annuelle de 4,72 %.

l'année 2016 se distinguant ici par une augmentation de 304 638 222 de litres de carburant par rapport à 2015, soit une augmentation de 8,6 % !

Ainsi, **l'augmentation annuelle moyenne de carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017 a été de près de 5 %**, plutôt que le 3 % tel qu'affirmé par la CIAM lors de l'audience du 23 janvier.

Et, si on compare le volume livré en 2017 (4 002 302 643 litres) par rapport à celui livré en 2013 (3 331 016 023 litres), la quantité de carburant livré par la CIAM en 2017 était de 20,2 % supérieure à la quantité livrée en 2013.

Notre estimation des volumes de carburant que livrerait la CIAM entre 2017 et 2021

On doit s'attendre à une augmentation au moins égale, sinon supérieure, dans les années à venir. Pour estimer cette augmentation, nous avons repris du Tableau 1 le volume de carburant livré par la CIAM en 2017 (chiffre en caractères gras dans le Tableau 2). Puis, en conservant l'augmentation annuelle moyenne de 4,72 % calculée précédemment, nous avons estimé le volume de carburant qui serait livré en 2018, 2019, 2020 et 2021. Ces résultats sont présentés au Tableau 2 (2^e colonne).

Par la suite, nous avons estimé les augmentations annuelles du volume de carburant qui serait livré par la CIAM, de 2017 à 2021, en calculant l'augmentation entre 2018 et 2017, puis entre 2019 et 2018, et ainsi de suite. Ces résultats sont présentés au Tableau 2 (3^e colonne).

Tableau 2. Estimation du volume annuel de carburant que la CIAM livrerait à ses compagnies membres entre 2017 et 2021, sur la base d'une augmentation annuelle de 4,72 %

Année	Volume total livré estimé (litres)	Augmentation annuelle estimée du volume livré (litres)
2017	4 002 302 643	
2018	4 191 211 328	+ 188 908 685
2019	4 389 036 502	+ 197 825 175
2020	4 596 199 025	+ 207 162 523
2021	4 813 139 619	+ 216 940 594
Augmentation annuelle moyenne estimée		+ 202 709 244

Selon ces calculs, le volume de carburant livré en 2021 serait de 4 813 139 619 litres, soit **une augmentation de 20,3 % par rapport à 2017**. Ces chiffres ne sont pas surprenants, sachant que, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le nombre de vols et de passagers de l'aviation civile doublera d'ici 2030 (...).¹⁴»

De telles augmentations se feront sentir à tous les niveaux d'activités liés au projet : augmentation du transport par train, par navires, par camions, par pipeline; développement de

lieux de stockage, etc., à quoi s'ajouterait une hausse importante des émissions de gaz à effet de serre lors de l'utilisation de ce carburant par les avions.

Les risques probables associés au projet

Compte tenu des augmentations prévues de la demande de carburant de la part des compagnies membres de la CIAM, et donc des augmentations des volumes livrés par cette dernière, ce projet implique beaucoup de transport par bateaux, par pipelines, par trains et camions, beaucoup de transbordements, beaucoup de stockage, et donc beaucoup de fuites, déversements et incidents possibles sur terre et dans le fleuve. Il implique aussi une hausse de l'exposition des citoyens qui vivent près des réservoirs ou près du Pipeline Trans-Nord, vieux de plus de 65 ans.

Notre eau potable et notre fleuve à risque

Quels sont les risques que représenterait ce projet pour la qualité et la santé du fleuve Saint-Laurent et des organismes qui y vivent? Qu'en serait-il, pour les autres cours d'eau concernés? Et qu'en serait-il de notre accès à une eau potable de qualité? Rappelons que plus de 80 % de la population du Québec vit sur les rives du Saint-Laurent et de ses tributaires, et que la moitié de celle-ci y puise son eau potable¹⁵.

À notre avis, deux aspects primordiaux sont sources importantes de risques, surtout dans la perspective d'une augmentation des volumes de carburant livré par la CIAM : le transport de carburant par navires sur le fleuve, et son transport par le pipeline Trans-Nord.

Comme les impacts d'une contamination sont plus vastes que sur la seule consommation d'eau potable, le principe de précaution doit s'appliquer tout autant au transport par bateaux entre Montréal et Québec qu'au transport par pipeline. Avec les superpétroliers et les énormes navires-citernes qui convoitent de plus en plus la route du fleuve, les risques d'accident se multiplient. Avec un chenal étroit et peu profond, notamment à la hauteur du Lac Saint-Pierre, et la possibilité toujours présente d'erreurs humaines, les accidents deviennent presque inévitables, à mesure que s'ajoutent d'autres navires, comme ceux préconisés par la CIAM, impliquant une augmentation des risques d'incidents sur le fleuve, de contamination des sources d'eau potable et des milieux de vie de milliers d'organismes dont certains d'ailleurs alimentent les humains. Ce transport par bateau implique donc une hausse des risques pour le fleuve et les milieux naturels et leur biodiversité, mais aussi pour l'accès à l'eau potable compromettant de plus la sécurité de la population.

Un transporteur qui n'inspire pas confiance : la compagnie Pipelines Trans-Nord Inc

Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI), qui serait dans le projet le transporteur par pipeline du carburant aéroportuaire de Montréal vers l'Ontario, a une longue histoire de non-respect des ordonnances de sécurité émises à son encontre par l'Office national de l'énergie (ONÉ). Cet organisme de réglementation économique du gouvernement fédéral a le mandat de « promouvoir, dans l'intérêt public canadien, la sûreté et la sécurité, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'infrastructure (...) ¹⁶», donc d'inspecter et de contrôler les pipelines comme celui de PTNI.

Toutefois, malgré l'historique de PTNI, en septembre 2016, l'ONÉ déclarait dans une *Ordonnance de sécurité modificatrice Incidents de surpression et de mise à nu de la canalisation* adressée à la compagnie PTNI :

« L'Office juge que l'exploitation du pipeline peut continuer de façon sécuritaire avec les restrictions actuelles de pression, ... »¹⁷

Mais, en annexe à cette même ordonnance (annexe A), deux commissaires ont exprimé leur dissidence face à la décision, pour les raisons suivantes :

« PTNI a eu six ans pour se conformer à de nombreuses ordonnances de sécurité rendues par l'Office, mais elle a négligé de s'y conformer entièrement (le souligné est de nous). Nous doutons qu'une autre ordonnance de sécurité semblable nous garantisse qu'à ce moment-ci les changements nécessaires pour rendre le pipeline aussi sécuritaire que possible seront apportés. [...] Cependant, jusqu'à ce que ces mesures de sécurité soient complètement mises en œuvre, nous aurions préféré que le réseau pipelinier soit fermé en attendant, car les contrôles opérationnels actuels de PTNI ne respectent pas les exigences du Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres ou de la norme CSA Z662-15»¹⁸.

À la lecture de cet avis, on convient qu'il est difficile de croire dans la rigueur et l'engagement de ce transporteur à éviter les fuites et les déversements ! **Surtout que cette compagnie a déclaré récemment au BAPE que son pipeline avait une « durée de vie illimitée »¹⁹ !**

Mais, comment et qui détermine qu'un pipeline a atteint la fin de sa durée de vie? Quelles mesures doivent être prises une fois cette limite atteinte?

À ce sujet, le présent BAPE a adressé cette question à l'ONÉ: *Quelle est la durée de vie utile typique pour ce type de pipeline, compte tenu des conditions d'exploitation et des conditions environnementales?*

La réponse de l'ONÉ a été : *L'Office surveille et assure la conformité aux exigences relatives à la sécurité et à la protection des employés, du public et de l'environnement. Il en revient à la société réglementée et non à l'Office de déterminer le moment où un pipeline a atteint la fin de sa durée de vie utile. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une décision d'ordre économique basée sur le rapport entre les revenus générés et les coûts défrayés pour continuer à entretenir le pipeline.*²⁰

Est-ce là une réponse? L'ONÉ n'a donné aucun chiffre ni donnée de référence : uniquement un rappel des règles d'autorégulation et d'autogestion ! On est ici en droit de se demander si une compagnie peut attendre un bris - et ses conséquences - avant de tout simplement changer un pipeline défectueux ou trop usé.

On est aussi en droit de se demander à quoi - et à qui - sert l'ONÉ ? Rappelons ici que, à la demande d'Enbridge, l'ONÉ ai abaissé ses propres critères pour la conduite des tests de pression hydrostatique sur le vieux pipeline de la canalisation 9B d'Enbridge, dont l'inversion a par la suite été autorisée²¹. L'ONÉ a souvent failli à sa tâche, ce qu'elle a finalement dû admettre, et

elle dit maintenant travailler à se *moderniser* pour *restaurer la confiance du public*²². Mais le mal est fait : bien des citoyens ne croient plus aux mesures d'autocontrôle ou d'autorégulation qui ont été privilégiées par nos gouvernements.

Ainsi, considérant que l'augmentation prévue du volume de carburant à livrer conduira probablement à une augmentation de l'utilisation de ce pipeline dans le cadre du projet, et compte tenu du passé de non-respect par PTNI des limites de pression dans son pipeline, l'utilisation de ce pipeline est tout à fait inappropriée si on veut éviter des fuites ou des déversements. D'ailleurs, en octobre dernier, Greenpeace, Nature Québec et le Regroupement vigilance hydrocarbures Québec ont demandé la fermeture de ce pipeline.²³ En cas de catastrophe, PTNI ne pourra jamais garantir le retour à la situation antérieure, quelle que soit sa couverture d'assurance.

Des inquiétudes légitimes pour notre eau potable

Concernant l'accès à l'eau potable, des municipalités se sont manifestées ces dernières années, en regard des risques associés au transport des hydrocarbures, prenant ainsi une position responsable et en accord avec le **principe de précaution**. Par exemple, le Comité directeur de transport de matières dangereuses, qui réunit plusieurs municipalités de la Rive-Sud, dont Longueuil, Sorel-Tracy, Saint-Lambert, Contrecoeur, Brossard, Boucherville et Varennes, a exprimé ses préoccupations et des recommandations précises, concernant les déversements d'hydrocarbures et l'exposition des sources d'eau potable²⁴. Dans le dossier Énergie Est, signalons pour exemple la MRC de Thérèse-de Blainville et de la ville de Sainte-Anne-des-Plaines²⁵.

De même, le 3 août dernier, lors d'une séance extraordinaire de l'exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), il a été résolu de « réitérer l'opposition de la Communauté au projet Énergie Est au moment de la reprise des audiences de l'Office national de l'énergie et du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement²⁶ ». À cette occasion, la CMM a aussi décidé de demander aux municipalités et à la Chaire industrielle du CRSNG[†] en eau potable, de tenir compte dans leur analyse des risques de contamination des sources d'alimentation en eau potable du transport des hydrocarbures [...] ainsi que des impacts éventuels de déversements susceptibles d'affecter les cours d'eau de l'archipel du Grand Montréal.²⁷

Cette problématique de l'accès à l'eau potable préoccupe aussi le personnel enseignant du Centre national de formation en traitement de l'eau, qui a déposé en mai 2016 au BAPE le mémoire *Vulnérabilité des stations de purification de l'eau de la région métropolitaine de Montréal et risques pour la population en cas de contamination de l'eau par les hydrocarbures*²⁸. «Les filières de traitement des stations de purification ne sont pas conçues pour détecter efficacement ou éliminer les hydrocarbures», signalent les auteurs.

À deux reprises durant la première phase du présent BAPE, une demande a été faite à son président d'inviter un des experts auteurs de ce mémoire, afin qu'il informe la Commission et le public sur la vulnérabilité des stations de purification de l'eau potable et donc, des risques pour

[†] Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada

la population et des conséquences en cas de contamination par les hydrocarbures impliqués dans ce projet. En effet, il est essentiel de connaître les risques et conséquences de ce projet sur l'accès à l'eau potable et sur sa qualité. Une évaluation approfondie des risques s'impose : l'eau potable de millions de citoyens est en jeu. Durant combien de temps une fuite de kérosène Jet-A1 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 ?

Hélas, la Commission a répondu à cette demande par la négative : *Pour donner suite à votre demande, la commission poursuit son analyse en consultant les personnes-ressources identifiées et tient à vous informer qu'elle ne compte pas faire appel à l'expertise de la personne proposée*²⁹.

Ces *personnes ressources identifiées* semblent être un groupe de travail métropolitain dont le mandat est « d'identifier des **mesures additionnelles permettant** la production et la distribution d'eau potable à l'échelle métropolitaine au-delà d'une période de 12 à 16 heures **advenant un déversement** de produits pétroliers dans les cours d'eau limitrophes du Grand Montréal affectant les prises d'eau potable existantes, dont le pétrole de bitume dilué. » (le caractère gras est de nous). L'échéance des travaux de ce comité est le 30 juin 2018³⁰.

Or, selon cet échancier, le rapport de ce comité serait déposé 5 semaines après la remise du rapport du présent BAPE à la ministre, prévue «au plus tard le 22 mai 2018». D'autre part, le mandat de ce comité est d'organiser la production et la distribution de l'eau potable en cas de déversement, **et non de prévenir les déversements**. Alors, quelle utilité un tel mandat aurait pour le BAPE ? Alors que la consultation d'un expert sur le sujet, en cours du BAPE, serait de la plus grande utilité ! Que conclure de cette décision du BAPE ?

Quelles garanties offrent la CIAM et ses fournisseurs de transports?

Voici une série de questions-réponses échangées lors de l'audience du 23 janvier en soirée au BAPE, qui illustrent le manque de garanties suffisantes de la part de la CIAM et des autres compagnies impliquées dans ce projet³¹.

Un intervenant : «Le promoteur prévoit-il un fonds d'indemnisation en cas de déversement en milieu aquatique et en milieu terrestre et quel est le montant attribué à cet effet? »

Le promoteur : « Nos polices d'assurance sont structurées pour répondre à ces types d'événements. Et donc, on veut répéter qu'on a deux polices d'assurance : la première c'est un milliard pour la responsabilité civile, ensuite il y a une police de 50 millions de dollars en environnement qui serait là pour couvrir ces événements.»

Cinquante millions de dollars, c'est insuffisant !

Le commissaire : « On ne parle pas de bateau en amont puis de moyen de transport à l'aval? »

Le promoteur : « Mais comme on a dit antérieurement, on demande que les compagnies avec qui on fait affaire vont avoir des assurances en place et on va vérifier ces assurances. Donc, quand on reçoit une compagnie qui contrôle le navire, bien, on va s'assurer qu'ils ont des

bonnes assurances en place pour couvrir des événements qui sont reliés à leurs opérations. Donc, avec toutes les assurances qui seront en place des diverses parties, ça fait en sorte qu'on a une couverture pour tous les types d'événements. »

Le commissaire: «Est-ce que vous avez des montants ou des exigences quant au montant des assurances de vos partenaires? »

Le promoteur : « Je peux m'informer et soumettre l'information.»

Suite à une demande de précisions sur les montants des couvertures d'assurances qui seraient exigés des transporteurs de carburant aéroportuaire, par voie maritime, ferroviaire et par pipeline, *le promoteur*, dans la documentation DA7 au BAPE, a répondu: «Il est à noter que le montant précis des couvertures d'assurance n'a pas encore été déterminé. Précisons toutefois que CIAM exigera minimalement de la part de tous ses fournisseurs de transport qu'ils se conforment à toutes les réglementations applicables à leur mode de transport respectif.»

Voilà une réponse qui s'apparente à une non-réponse. Comment la CIAM pourrait-elle avoir cette exigence *minimale* et, surtout, l'appliquer ? Qui assurerait les inspections et, s'il y a lieu, quelles seraient les pénalités?

Finalement, 2 février 2018, Trans-Nord répond, dans une lettre envoyée par courriel, avoir une couverture de « 300 millions » et explique que : «La Loi sur l'ONÉ exige également qu'une portion des ressources financières d'une compagnie de pipeline soit facilement accessible afin de faciliter une intervention rapide en cas d'incident. ³²» Mais Trans-Nord ne nous informe aucunement de ce montant *qui lui serait facilement accessible*.

En regard des assurances, du côté ferroviaire, le BAPE a demandé : « Quels sont les seuils minimaux exigés et la nature des dommages couverts », ce à quoi l'inspecteur en transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a répondu « qu'après vérification (...) que l'Office des Transports du Canada a des exigences à ce niveau.³³ » Cette nouvelle non-réponse nous laisse songeuses...

Alors que les compagnies membres de la CIAM reçoivent des milliards en revenus, un seul petit 50 millions est proposé pour couvrir d'éventuelles catastrophes environnementales et ce, seulement là où se situerait le terminal! Faudrait-il alors tenter des poursuites contre la CIAM, contre le propriétaire du superpétrolier ou celui du pipeline responsable d'un accident? 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, tout comme ce fut le cas au Québec avec la tragédie de Lac Mégantic. Si la configuration du marché est défavorable et que la compagnie déclare faillite, ce seraient encore aux citoyens à payer.

Le 18 février 2017, un article paru dans le journal Le Devoir titrait : *Enbridge soupçonne que des travaux de construction ont endommagé un pipeline*³⁴. Cette explication n'a pas encore été confirmée par le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada, qui enquête sur l'incident.³⁵ Mais l'affirmation d'*Enbridge* n'est-elle pas un exemple typique de la culture de non-culpabilité industrielle ? En cas de catastrophe, sous les multiples conditions des

compagnies d'assurance, il est facile de dire ce *n'est pas de ma faute* et, quand la compagnie est suffisamment riche, d'ajouter *prouvez-moi que c'est de ma faute, jusqu'en cour suprême, et je paierai*.

Qui paierait pour un déversement dans le fleuve? Cette question est légitime. Par exemple, au Québec, comment s'est déroulé le dossier du navire Chaulk Determination ?

Le renflouement de ce navire a été réalisé deux mois après qu'il ait sombré dans le fleuve Saint-Laurent.³⁶ Nous sommes alors en 2015. Depuis, que s'est-il passé avec la demande d'indemnisation faite auprès de la *Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires* ?

Selon deux extraits du rapport annuel 2016-2017 de cette Caisse d'indemnisation canadienne³⁷ : « Elle [la Caisse] a servi de fonds de dernier recours pour la demande d'indemnisation de 4,5 millions de dollars concernant le Chaulk Determination, après que le demandeur eut obtenu une indemnité très partielle de la cour. » Le rapport ajoute aussi « S'ils ne sont pas d'accord avec l'offre qui leur est faite par l'Administratrice à la suite de l'évaluation de leur demande d'indemnisation, les demandeurs peuvent interjeter appel à la Cour fédérale.» (*les soulignés sont de nous*).

Certaines des compagnies prévues au projet sont-elles (ou risquent-elles d'être) en difficulté financière *au mauvais moment*, comme la MMA[‡] avec Lac-Mégantic ? 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 ? À quand l'application du concept de pollueur-payeur ?

[‡] Montreal, Maine & Atlantic Canada

Les impacts inévitables du projet : les émissions de gaz à effet de serre

L'avion est un mode de transport qui jouit de privilèges face à ses empreintes climatiques. En effet, l'accord CORSIA (2016) de l'*Organisation de l'aviation civile internationale* comporte un programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale en regard de ses émissions de GES. Mais ce programme ne débutera qu'à partir de 2021, et que sur une base volontaire et sous forme de projet pilote³⁸. Les critiques faites à son endroit signalent, entre autres, qu'il ne portera que sur 25 % des émissions et ne concernera que les vols internationaux; et, d'autre part, qu'il prévoit plusieurs exemptions et que l'échange de crédits carbone aurait été choisi «parce qu'il est peu transparent»³⁹. Comme certains pays ont émis de doutes sur le réalisme de l'accord CORSIA⁴⁰, difficile pour nous de ne pas douter de son application.

La CIAM présente un projet qui a des impacts prévisibles et inévitables au plan de l'augmentation des émissions de GES. Une analyse globale aurait été nécessaire puisque les GES qui seraient émis en surplus contrecarrent nos objectifs provinciaux et canadiens de réduction des GES.

Dans ce contexte, il est plus que légitime de bien estimer si ce projet contribuerait à la perte de contrôle des émissions de gaz à effet de serre, déjà en cours. Cette perte de contrôle promet des événements climatiques extrêmes qui peuvent mener à une vie misérable, si ce n'est de compromettre la survie de notre civilisation.

Comme un malheur n'arrive jamais seul, cette vie serait aussi marquée par des problèmes de santé, voire d'alimentation, et comporterait des coûts exorbitants, affectant aussi notre économie.

Le projet réduirait les émissions de GES : une contre-vérité?

La CIAM affirme que l'un des principaux bénéfices du projet serait la réduction des gaz à effet de serre (GES). 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 annuelle de « 15 % » des GES (CO₂ éq.) émis par la CIAM. N'est-ce pas un argument qui semble bien accrocheur?

Mais, puisque le promoteur justifie le projet par la nécessité *de répondre à l'augmentation de la demande*⁴¹, 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. C'est pourquoi nous avons tenté de vérifier cette affirmation, dans les limites de nos capacités. Nous souhaitons donc que **le BAPE vérifie nos calculs, afin de juger de l'impact global réel du projet** en termes d'émission de GES.

Les volumes de carburant livré par la CIAM de 2013 à 2017 et leurs émissions de GES

Nous avons vu précédemment que le volume de carburant livré par la CIAM à ses compagnies membres avait augmenté en moyenne de 4,72 % par année, entre 2013 et 2017. Ces augmentations annuelles impliquent, à chaque année, une augmentation des émissions de GES par les compagnies membres qui utilisent ce carburant.

Pour connaître l'importance de ces augmentations d'émissions de GES, nous avons repris du Tableau 1 les valeurs fournies par la CIAM sur le volume annuel total de carburant qu'elle a livré entre 2013 et 2017 à ses compagnies membres. À partir de ces données, nous avons évalué les GES émis par ce carburant lors de son utilisation. Les valeurs de GES CO₂ éq. ont été calculées à l'aide de l'outil de calcul de l'International Carbon Bank and Exchange pour le *Kerosene (Jet A-1)*, qui propose un facteur de conversion de 0,002554213.⁴²

Ainsi, le Tableau 3 reprend, dans la 2^e colonne, les données fournies par la CIAM sur le volume total de carburant qu'elle a livré annuellement. La 3^e colonne présente, pour chaque année, le nombre de tonnes de GES CO₂ éq. émis par les avions qui ont utilisé ce carburant.

Tableau 3. Volume annuel de carburant livré par la CIAM à et GES émis par l'utilisation de ce carburant, entre 2013 et 2017

Année	Volume total de carburant livré (litres)	Émissions de GES (tonne de CO ₂ éq.)
2013	3 331 016 023	8 508 125
2014	3 453 527 813	8 821 046
2015	3 540 395 519	9 042 925
2016	3 845 033 741	9 821 036
2017	4 002 302 643	10 222 734

Bien que ces données aient le mérite de présenter l'évolution de la quantité de GES émis chaque année par l'utilisation du carburant livré par la CIAM à ses compagnies membres, elles ne prennent pas la mesure du devenir des GES, une fois émis.

En effet, que s'est-il réellement passé entre 2013 et 2017, concernant les GES ? Ils se sont accumulés! Lorsque du carburant est brûlé, on a l'impression qu'il a disparu... en fait, il s'est en partie transformé en GES émis vers l'atmosphère. Et ces derniers ne disparaissent pas : de jour en jour, d'année en année, ces GES **s'accumulent dans l'atmosphère**. C'est pourquoi connaître l'augmentation annuelle de GES émis a peu d'utilité, car cette information ne reflète pas la réalité, soit l'accumulation des GES à travers le temps.

En fait pour connaître le réel impact de l'augmentation du volume de carburant utilisé par les compagnies membres de la CIAM, il faut calculer le *surplus* de GES émis (et accumulés dans l'atmosphère) chaque année depuis 2013.

Pour ce faire, à partir des valeurs de GES émis présentées au tableau précédent, nous avons calculé combien de GES ont été émis en 2014 par rapport à 2013, puis combien en 2015 par rapport à 2013 et ainsi de suite jusqu'en 2017. Ces surplus par rapport à 2013 ont par la suite été additionnés puisque, rappelons-le, les GES émis chaque année ne disparaissent pas et s'accumulent (*s'additionnent*) dans l'atmosphère.

Le Tableau 4 reprend les quantités de GES calculées précédemment (2^e colonne), puis présente la différence d'émission de GES entre chaque année étudiée et 2013, pour évaluer **ce qui a été émis de plus pendant ces années, par rapport à 2013**.

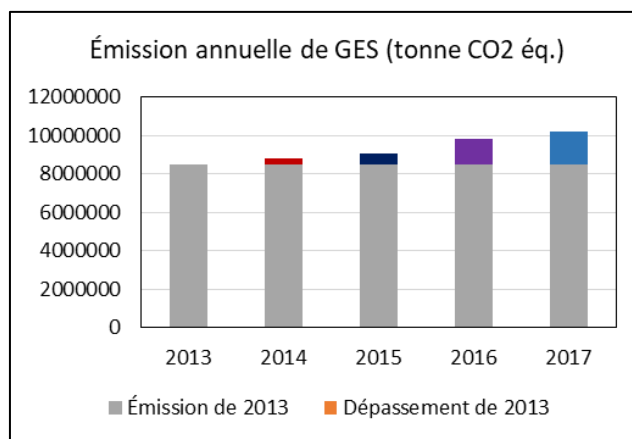
Ainsi en 2014, la combustion du carburant livré par la CIAM a émis 312 921 tonnes CO2 éq. de plus qu'en 2013. En 2015, c'est 221 879 tonnes de plus que 2013 qui a été émis, et ainsi de suite.

Tableau 4. Augmentations annuelles des GES émis par la combustion du carburant livré par la CIAM à ses compagnies membres entre 2013 et 2017

Année	Émissions de GES (tonne de CO2 éq.)	Surplus des émissions de GES par rapport à 2013	
		(tonne de CO2 éq.)	(%)
2013	8 508 125		
2014	8 821 046	+ 312 921	3,7 %
2015	9 042 925	+ 221 879	6,3 %
2016	9 821 036	+ 778 111	15,4 %
2017	10 222 734	+ 401 698	20,2 %
Total des surplus		3 875 241	45,6 %

La Figure 2, qui suit permet d'illustrer notre propos : elle présente la quantité de GES émis en 2013, 2014, 2015, 2016 et 2017 avec, en différentes couleurs selon les années, la quantité émise qui dépasse celle de 2013.

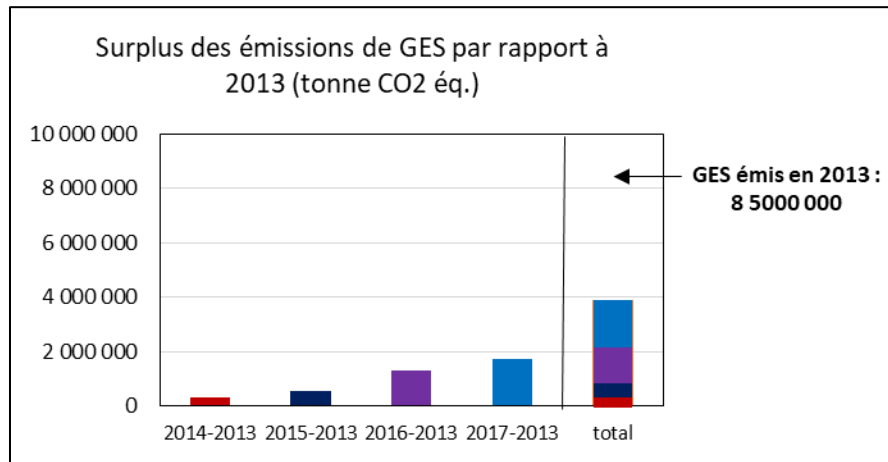
Figure 2. Évolution des GES émis par la combustion du carburant fourni par la CIAM à ses compagnies membres entre 2013 et 2017



Ainsi, de 2013 à la fin de 2017, l'augmentation du volume de carburant livré par la CIAM à ses compagnies membres a conduit à un surplus d'émissions de GES total de 3 875 241 tonnes de CO2 éq., par rapport à 2013.

Ces surplus d'émission de GES sont illustrés à la Figure 3, qui présente aussi la somme de ces surplus et la compare aux GES émis en 2013 (flèche, dans la figure).

Figure 3. Dépassement annuel des émissions de GES dues à la combustion du carburant fourni par la CIAM à ses clients, par rapport à 2013; total des dépassements de 2013 à 2017



Ainsi, en 4 ans, la quantité de GES émise par les compagnies membres de la CIAM était de 45,6 % supérieure à la quantité émise en 2013 par ces mêmes compagnies.

Et si le projet de la CIAM était accepté, en se projetant vers l'avenir et en conservant une augmentation annuelle moyenne du volume de carburant transporté par la CIAM de 4,72 %, à quel surplus d'émissions de GES doit-on s'attendre pour 2021, par rapport à 2017?

Notre estimation des émissions de GES associés au carburant que livrerait la CIAM de 2017 à 2021

Pour savoir à quel surplus d'émissions de GES liées au carburant livré par la CIAM on doit s'attendre en 2021, par rapport à 2017, nous avons utilisé les estimations que nous avons faites du volume annuel de carburant qui serait livré chaque année par la CIAM entre 2017 et 2022 (voir le Tableau 2). Rappelons que nous avons estimé ces volumes de carburant livré de 2017 à 2021 sur la base d'une augmentation annuelle de 4,72 %.

Ces estimations de volumes ont servi à calculer les émissions de GES que produirait ce carburant lors de son utilisation. Encore ici, nous avons utilisé l'outil de l'*International Carbon Bank and Exchange* pour le *Kerosene (Jet A-1)* pour faire ces calculs. Puis, nous avons calculé les surplus d'émissions de GES qui s'accumuleraient dans l'atmosphère chaque année, depuis 2017.

Ainsi, le Tableau 5 reprend l'estimation des volumes de carburant qui seraient livrés par la CIAM (2^e colonne du tableau); il présente aussi l'estimation des émissions de GES que produirait ce carburant (3^e colonne du tableau). Par exemple, selon nos calculs, en 2018 la combustion du carburant que livrerait la CIAM à ses compagnies membres émettrait 482 513 tonnes CO2 éq. de plus qu'en 2017; en 2019, cette valeur serait de 987 801 tonnes CO2 éq.; et ainsi de suite.

Finalement, comme précédemment, nous avons additionné les surplus annuels, pour évaluer la quantité totale de GES émis en surplus, qui s'est accumulée dans l'atmosphère entre 2017 et 2021, par rapport à 2017.

Tableau 5. Estimation de l'augmentation annuelle des GES émis par la combustion du carburant qui serait fourni par la CIAM à ses compagnies entre 2017 et 2021

Année	Volume livré estimé (litres)	Émission de GES estimée (tonne de GES éq.)	Surplus estimé des émissions de GES par rapport à 2017	
			(tonne de GES éq.)	(%)
2017	4 002 302 643	10 222 734		
2018	4 191 211 328	10 705 247	+ 482 513	4,7 %
2019	4 389 036 502	11 210 535	+ 987 801	9,3 %
2020	4 596 199 025	11 739 672	+ 1 516 938	14,8 %
2021	4 813 139 619	12 293 784	+2 071 050	20,3 %
Total des surplus estimés			5 058 302	49,5 %

Ainsi, selon nos calculs, l'acceptation de ce projet conduirait à l'émission de 12 293 784 tonnes de GES CO2 éq. en 2021. Et pendant ces 5 années, **5 058 302** tonnes de GES éq. de plus seraient ainsi émises, par rapport à 2017[§].

En ce sens, **l'argument de la CIAM selon lequel son projet lui permettrait de diminuer de 5 600 tonnes/an CO2 équivalent ses émissions de GES a bien peu de poids**, en regard de la quantité de GES qui serait émise par ses compagnies membres grâce à ce projet.

Selon nos calculs, les volumes de carburant qui seraient livrés par la CIAM à ses compagnies membres produiraient une hausse de 5 058 302 tonnes de CO2 éq.. Pour l'exercice, calculons la hausse moyenne annuelle des émissions de GES, estimées sur les 4 années que nous avons étudiées (2018, 2019, 2020, 2021). Cette moyenne annuelle des surplus d'émissions, par rapport à 2017, serait de 1 264 575 tonnes/an de CO2 éq. émis.

En comparaison, les 5 600 tonnes/an CO2 éq. qui seraient *sauvées* par le projet ne représenteraient qu'une infime fraction du surplus annuel de GES émis par le carburant que livrerait la CIAM à ses compagnies membres, surplus qui totaliserait 1 264 575 tonnes/an...

[§] À noter que ces valeurs ne prennent pas en compte l'augmentation des émissions de GES associée à l'augmentation du transport par train et camion due à l'augmentation du trafic aérien

Autrement dit, tel que présenté dans l'encadré plus bas, **la réduction des émissions de GES prévue au projet de la CIAM serait éliminée dès les premiers jours de l'année ...**

Selon nos calculs, sur une base annuelle, la diminution de GES dont CIAM fait mention dans son projet serait annulée **en moins de 2 jours**. En effet, cette diminution promise par la CIAM serait rapidement dépassée par les émissions de GES associées à l'augmentation du volume de carburant livré par la CIAM :

Surplus annuel d'émission de GES estimée en 2021 (vs 2017) :	1 264 575 tonnes/an de CO2 éq.
Estimé du surplus quotidien d'émission de GES :	3 465 tonnes/jour de CO2 éq.
(1 264 575 tonnes / 365 jours)	

En comparant la diminution annuelle d'émission prévue par la CIAM (5 600 tonnes de CO2 éq.) à notre estimation de surplus quotidien d'émission (3 465 tonnes de CO2 éq.), nous concluons que, **après les deux premiers jours de chaque année, les avantages du projet de la CIAM en regard des émissions de GES seraient annulés**, compte tenu des émissions globales qui seraient associées à l'augmentation des volumes de carburant que la CIAM livrerait à ses compagnies membres.

Et l'accumulation de plus grandes quantités de GES se poursuivrait tout le reste de l'année!

Plus que 2 ½ ans pour préserver le climat

«**Les gouvernements devront également imposer** aux poids lourds une consommation en carburant réduite de 20%, et à l'**aviation une réduction de 20% du CO2 consommé au km** (des émissions aujourd'hui en plein boom). »⁴³ (*les caractères en gras sont de nous*). Cet avis impératif, cité par la Presse, est tiré d'un article du *Journal Nature* rédigé par six experts (trois climatologues, deux experts du développement durable et l'ancienne responsable climat de l'ONU, Mme Christiana Figueres). Les auteurs ont aussi demandé aux dirigeants du G20 d'insister sur l'échéance de 2020 : « Or, pour le climat, tout est question de temps »⁴⁴.

Si nos gouvernements ne prennent pas en compte, **maintenant**, la **menace réelle et concrète** que représentent **les perturbations climatiques**, ils y seront contraints beaucoup plus vite qu'ils le veulent et qu'ils le laissent croire... Mais alors, ce sera la peur - et tout ce qu'elle entraîne de dérèglements du comportement humain - qui s'emparera de toutes et de tous. Le principe de précaution, c'est aussi pour prévenir ce sombre avenir.

Considérants et recommandation

Considérant (que):

1. L'augmentation annuelle moyenne d'au moins 4.7% des quantités de carburant que la CIAM a livré chaque année entre 2013 et 2017 à ses compagnies membres ;
2. L'absence aux audiences des autres compagnies impliquées dans le transport du carburant (bateaux, pipeline et trains) et leurs réponses évasives sur la qualité de leurs infrastructures, sur leurs limites, précautions et processus de surveillance, ainsi que sur leurs garanties monétaires (assurances);
3. Les pratiques d'autocontrôle des compagnies sans une surveillance adéquate de l'État ne sont pas fiables;
4. L'absence d'études d'impacts rigoureuses et globales sur l'environnement, la santé et la sécurité des citoyens tout le long du parcours du carburant aéroportuaire reçu et livré en territoire québécois, incluant les risques pour l'eau potable du Grand Montréal, pour la santé du Saint-Laurent et des autres plans d'eau concernés, ainsi que pour les organismes qui y vivent;
5. La nécessité d'appliquer le principe de précaution, notamment compte tenu aussi des risques pour l'accès à une eau potable de qualité pour des milliers de Québécois ;
6. Le projet apporterait des nuisances aux citoyens de Montréal-Est et qu'il offre en contrepartie peu d'emplois, lesquels d'ailleurs ne seraient peut-être pas offerts en majorité à des résidents locaux ou à des résidents du Québec;
7. L'absence d'étude sur l'ensemble du cycle de vie des hydrocarbures impliqués;
8. Selon nos calculs pour la période 2013 et 2017, l'augmentation du carburant livré par CIAM a conduit à un surplus cumulatif d'émissions de GES de **3 875 241 tonnes de CO2 éq.**, en 2017 par rapport à 2013; un surplus qui représente près de la moitié (45,6 %) du total des émissions des GES de 2013;
9. L'argument d'une diminution annuelle de GES de 15% de la part de la CIAM ne tient plus lorsque le projet est envisagé dans sa globalité : les 5 600 tonnes/an CO2 éq. qui seraient *sauvées* par le projet annuellement ne représenteraient qu'une infime fraction du surplus annuel de GES émis par le carburant livré par la CIAM à ses membres qui totaliseraient d'ici 2021, selon nos calculs, 1 264 575 tonnes/an ;

10. Le projet favoriserait ainsi, globalement, une augmentation des émissions de GES des compagnies aériennes regroupées dans la CIAM et que, devant l'actuelle urgence climatique, il serait irrationnel et irresponsable de l'approuver;
11. Les implications et répercussions climatiques associées à ce projet se feraient en l'absence de l'application du principe du pollueur-payeur et qu'il s'agirait d'une profonde injustice sociale;
12. Le refus de ce projet pourrait aider à limiter l'accroissement du trafic aérien, étant donné les objectifs du Québec en matière de réduction des GES;
13. Selon l'avis de 6 experts, l'urgence de la situation des dérèglements climatiques, commande que nos gouvernements imposent immédiatement à l'aviation une réduction de 20% du CO2 consommé au km, afin de protéger le climat.

Nous recommandons que le BAPE refuse le projet de la CIAM d'un *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est*

Nous désirons aussi rappeler au *Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques* que :

- c'est de son mandat de mettre des limites à l'exposition du fleuve Saint-Laurent c. à d. au nombre de navires-citernes en circulation et,
- qu'il doit faire preuve d'un réel leadership en matière de lutte contre les changements climatiques en refusant tout projet qui directement ou indirectement aurait pour effet de produire plus de GES dans l'atmosphère, sauf en cas de très grande nécessité.

Autres suggestions

- Établir un système de quote-part que chaque voyageur aérien pourrait utiliser chaque année avec une limite précise en quantité de GES;
- Imposer aux compagnies aériennes un calcul des GES par client par vol, et le versement du montant pour compenser leur l'empreinte climatique;
- Ne pas céder les pouvoirs et droits d'évaluation (BAPE) du Québec à un organisme fédéral comme l'ONÉ.

Références

-
- ¹ <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Cinq-mythes-sur-le-transport-ae%CC%81rien.pdf> et <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/08/les-aides-au-transport-aerien-dommageables-au-climat-et-injustes.pdf>
 - ² https://fr.wikipedia.org/wiki/Équivalent_CO2
 - ³ <https://droitshumanite.fr/DU/>
 - ⁴ Nations Unies, Décembre 2015. Convention-Cadre sur les changements climatiques.
 - ⁵ <http://www.leparisien.fr/societe/fin-de-l-exploitation-des-hydrocarbures-ce-que-prevoit-la-nouvelle-loi-19-12-2017-7462869.php>;
<http://www.ledevoir.com/societe/environnement/517227/new-york-intente-une-poursuite-contre-cinq-petrolieres> ;
<http://www.ledevoir.com/societe/environnement/515301/one-planet-summit>;
<https://fr.reuters.com/article/companyNews/idFRL8N1MM0YP>
 - ⁶ Communiqué du RVHQ, 9 février 2018, <https://www.rvhq.ca/communique-projet-de-reglement-sur-la-procedure-devaluation-et-dexamen-des-impacts-sur-lenvironnement-le-rvhq-demande-au-gouvernement-de-retirer-les-passe-droits-accorde/>
 - ⁷ <http://droit-finances.commentcamarche.com/faq/23934-principe-de-precaution-definition>
 - ⁸ https://www.dictionnaire-environnement.com/principe_de_precaution_ID1923.html
 - ⁹ Communiqué du BAPE, 28 novembre 2017 :
http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/communiques/17-11-28-Terminal_Mtrl_Est.htm
 - ¹⁰ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DA2.pdf _ Diapo 9
 - ¹¹ 2 Notes personnelles de Mme Marie Durand, lors de la première séance d'information publique du projet par la CIAM à Montréal-Est, le 9 avril 2015.
 - ¹² BAPE (DT3-DT3) : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DT3.pdf
 - ¹³ BAPE (DA7-question 4)
http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DA7.pdf
 - ¹⁴ <http://www.ledevoir.com/economie/481787/l-aviation-civile-fait-le-pari-d-une-croissance-neutre-en-carbone>
 - ¹⁵ <http://www.mdelcc.gouv.qc.ca/eau/flrivlac/fleuve.htm>
 - ¹⁶ <https://www.neb-one.gc.ca/bts/whwr/nbfctst-fra.html#s2>
 - ¹⁷ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ8.1.1-ONE.pdf Annexe A de la lettre de l'Office datée du 20 septembre 2016, Dissidence du membre Richmond et du membre Ballem, DQ8.9.1
 - ¹⁸ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ8.1.1-ONE.pdf Annexe A de la lettre de l'Office datée du 20 septembre 2016, Dissidence du membre Richmond et du membre Ballem, DQ8.9.1
 - ¹⁹ DQ9.1 : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ9.1.pdf , p. 1
 - ²⁰ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ8.1-ONE.pdf
 - ²¹ <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2308207616>
 - ²² http://iddpnql.ca/wp-content/uploads/2017/03/160920_RNCAN_Office-national-energie_FR.pdf
 - ²³ <https://www.rvhq.ca/communique-demande-de-fermeture-durgence-du-pipeline-trans-nord/>
 - ²⁴ <https://www.les2rives.com/les-municipalites-de-la-rive-sud-deposeront-leur-liste-de-demandes-aux-gouvernements/>
 - ²⁵ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/consultation/oleoducTranscanada/M001_OLEODUC_MRC_Therese-de-Blainville_Ville_Sainte-Anne-des-Plaines.pdf
 - ²⁶ Procès-verbal, CE17-616 p. 3 et 4, http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/proces_verbaux/PV_CE_2017-08-03.pdf
 - ²⁷ Procès-verbal, CE17-616 p. 3 et 4, http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/proces_verbaux/PV_CE_2017-08-03.pdf
 - ²⁸ <http://multicentre.cstois-lacs.qc.ca/images/PGL/pdf/MemoireCNFTE.pdf>
 - ²⁹ Courriel envoyé par la Commission le 30 janvier 2018, à Mme Marie Durand
 - ³⁰ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/proces_verbaux/PV_CE_2017-08-03.pdf CE17-161, p.4
 - ³¹ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DT3.pdf , de 2275 à 2355
 - ³² DQ9.1 http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ9.1.pdf
 - ³³ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ11.1%20TC.pdf

-
- ³⁴ <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/492080/edbridge-soupconne-que-des-travaux-de-construction-ont-endommage-un-pipeline>
- ³⁵ <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1018175/fuite-petrole-deversement-pipeline-canalisation-enbridge>
- ³⁶ <https://www.lenouvelliste.ca/actualites/le-chaulk-determination-finalement-renfloue-017e1f75aa7f6e644e3976b56a9181e1>
- ³⁷ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DB27.pdf p.3
- ³⁸ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/Historic-agreement-reached-to-mitigate-international-aviation-emissions.aspx>
- ³⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Impact_climatique_du_transport_a%C3%A9rien
- ⁴⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Impact_climatique_du_transport_a%C3%A9rien
- ⁴¹ Synthèse des informations sur le projet, Février 2016, Réf. 063-12-1222-0040, Golder Associés, p.3
- ⁴² <http://www.icbe.com/carbondatabase/volumeconverter.asp>
- ⁴³ <http://www.lapresse.ca/environnement/dossiers/changements-climatiques/201706/29/01-5111925-encore-trois-ans-pour-preserver-le-climat-selon-des-experts.php>
- ⁴⁴ <http://www.lapresse.ca/environnement/dossiers/changements-climatiques/201706/29/01-5111925-encore-trois-ans-pour-preserver-le-climat-selon-des-experts.php>

FIN DU DOCUMENT