

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

Par Marie Durand infirmière retraitée, B. Sc. infirmières  
et Claire Vanier, biologiste, PhD en sciences de l'environnement

Présentation au BAPE, 27 février 2018

# Plan de la présentation

## Le projet de la CIAM

- Évolution du volume de carburant livré, entre 2013 et 2017
- Estimation du volume de carburant qui serait livré entre 2017 et 2021

## Les risques probables associés au projet de la CIAM

- Des inquiétudes légitimes pour notre eau potable et notre fleuve
- La Pipeline Trans-nord Inc.
- Des inquiétudes légitimes quant aux garanties qu'offrent la CIAM et ses fournisseurs de transport

## Les impacts inévitables du projet: les émissions de GES

- Les émissions de GES associées au carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017
- Estimation des émissions de GES associées au carburant qui serait livré par la CIAM entre 2017 et 2021
- Plus que 2 ½ pour préserver le climat

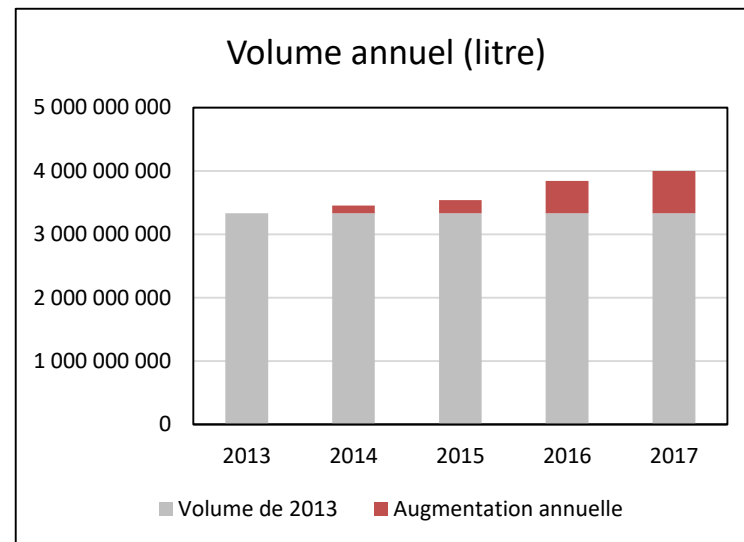
## Notre recommandation

# **Principal but de la CIAM**

**Répondre à la demande de ses compagnies aériennes membres, qui veulent un approvisionnement en carburant suffisant pour continuer à augmenter le nombre de leurs vols**

# Augmentation annuelle 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%
<b>Augmentation annuelle moyenne</b>		<b>+ 167 821 655</b>	<b>+ 4,72%</b>
<b>Augmentation de 2017 p.r. à 2013</b>		<b>+ 671 286 620</b>	<b>+ 20,2 %</b>



**Estimation *conservatrice* du volume annuel de carburant que la CIAM livrerait à ses compagnies membres entre 2017 et 2021** (sur la base du volume livré en 2017, avec 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
<b>Augmentation annuelle moyenne estimée</b>		<b>+ 202 709 244</b>
<b>Augmentation estimée, de 2021 p.r. à 2017</b>		<b>+ 810 836 976</b>

# Risques probables associés au projet et à l'augmentation des volumes de carburant transportés

## Risques pour la santé du fleuve et pour l'accès à une eau potable de qualité

Plus de 80 % de la population du Québec vit sur les rives du Saint-Laurent et la moitié de celle-ci y puise son eau potable (58 municipalités: Berthier, Bécancour, Contrecoeur, S-Augustin de Desmaures, etc., et 21 dans la région de Montréal)

**Le transport de kérosène par navires-citernes sur le fleuve** : les navires-citernes de la CIAM s'ajouteraient aux superpétroliers déjà présents. Et leur nombre augmenterait, pour s'ajuster à l'augmentation de la demande des compagnies membres de la CIAM, le tout résultant dans **une hausse très probable des risques d'accidents, et donc des risques pour le fleuve et les milieux naturels concernés, ainsi que pour l'accès à l'eau potable.** ( + la réduction prévue du nombre de remorqueurs qui escortent les pétroliers).

## **Le transport de kérosène par le pipeline Trans-Nord**

Quelques éléments sur cette compagnie:

- Un historique de 6 ans de *non-respect des ordonnances de sécurité rendues par l'Office nationale de l'énergie (ONÉ)*
- Un pipeline vieux de 65 ans
- Une affirmation récente de la Pipeline Trans-nord Inc. : **le pipeline a une « durée de vie illimitée » !**
- Un encadrement du fédéral insatisfaisant: l'ONÉ a admis il y a quelques mois qu'elle doit travailler à se *moderniser pour restaurer la confiance du public.*

➤ **Les pratiques d'autocontrôle des compagnies sans une surveillance adéquate de l'État ne sont pas fiables.** Et, dans le contexte actuel, le BAPE et le gouvernement du Québec ne peuvent céder leurs pouvoirs et droit d'évaluation à un organisme fédéral comme l'ONÉ.

## Deux principes, pourtant largement reconnus, qui ne nous semblent pas être respectés

- **Le principe du pollueur-payeur**, compte tenu, en cas de catastrophes, **des faibles garanties financières** fournies par la CIAM et ses fournisseurs de transport (bateaux, pipeline et trains), **et de leurs réponses évasives** sur la qualité de leurs infrastructures, sur leurs limites, précautions et processus de surveillance.
- **Le principe de précaution**, compte tenu des risques pour l'accès à une eau potable de qualité pour des milliers de Québécois, étant donné **l'augmentation importante à venir de la circulation de navires-citernes** sur le fleuve, et **l'implication dans le projet de la Pipeline Trans-nord Inc., vu le peu de confiance qu'elle suscite.**

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

Qui dit ↑ de la livraison de kérosène,  
dit ↑ de son utilisation et donc,  
↑ de sa combustion,

ce qui entraîne ►

**une ↑ des émissions de GES**

# Pourquoi prendre en compte les GES émis lors de la combustion du kérosène livré par la CIAM à ses compagnies membres ?

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

En ce sens, nous considérons qu'**il est essentiel de porter un regard global** sur tout projet qui implique les hydrocarbures.

Nos préoccupations en regard des émissions de GES seraient-elles déraisonnables ?

Pourtant, des pays (par ex. la France, la Norvège), des villes (par ex. New York, Paris) et même des institutions bancaires (par ex. la Banque mondiale, la banque BNP Parisbas) désinvestissent d'une façon ou d'une autre des énergies fossiles, et particulièrement de l'industrie des hydrocarbures.

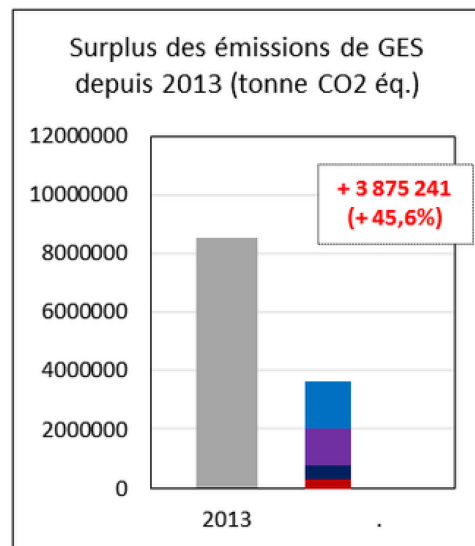
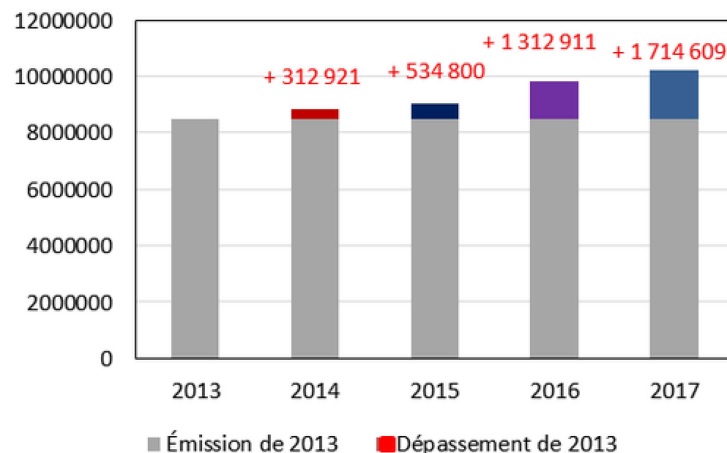
Ces institutions ont certainement fait une analyse globale (dont sur l'aspect économique) de la situation et de l'avenir de ces énergies fossiles, avant de s'en retirer ...

À nous de faire de même.

# Les GES émis par la combustion du carburant livré par la CIAM entre 2013 et 2017

Année	Volume total de carburant livré (litres)	Émissions de GES (tonne de CO2 éq.)	Surplus des émissions de GES par rapport à 2013	
			(tonne de CO2 éq.)	(%)
2013	3 331 016 023	8 508 125		
2014	3 453 527 813	8 821 046	+ 312 921	3,7 %
2015	3 540 395 519	9 042 925	+ 534 800	6,3 %
2016	3 845 033 741	9 821 036	+ 1 312 911	15,4 %
2017	4 002 302 643	10 222 734	+ 1 714 609	20,2 %
	<b>Total des surplus</b>		<b>3 875 241</b>	<b>45,6 %</b>

Émission annuelle de GES (t. CO2 éq.)



\* Outil de calcul pour les tonnes de CO2 équivalent : International Carbon Bank and Exchange

## Estimation des émissions de GES associés au carburant que livrerait la CIAM de 2017 à 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.)	(%)
<b>2017</b>	<b>4 002 302 643</b>	<b>10 222 734</b>		
<b>2018</b>	4 191 211 328	10 705 247	+ 482 513	4,7 %
<b>2019</b>	4 389 036 502	11 210 535	+ 987 801	9,3 %
<b>2020</b>	4 596 199 025	11 739 672	+ 1 516 938	14,8 %
<b>2021</b>	4 813 139 619	12 293 784	+2 071 050	20,3 %
<b>Total estimé des surplus</b>			<b>5 058 302</b>	<b>49,5 %</b>
<b>Moyenne <u>annuelle</u> estimée des surplus</b>			<b>1 264 575</b>	

**L'argument de la CIAM selon lequel son projet lui permettrait de diminuer ses émissions de GES de 5 600 tonnes/an CO<sub>2</sub> équivalent a ici bien peu de poids.**

En effet, cette diminution de GES prévue au projet serait annulée dès les 2 premiers jours de chaque année, rapidement dépassée par les émissions de GES associées à l'augmentation du volume de carburant livré par la CIAM entre 2017 et 2021 :

Ainsi : 
$$\frac{5\,600 \text{ tonnes/an de CO}_2 \text{ éq.}}{1\,264\,575 \text{ tonnes/an de CO}_2 \text{ éq.}} = 0,00443 * 365 \text{ jours} = \mathbf{1,62 \text{ jours}}$$

Le reste de l'année, les 1 258 975 tonnes de CO<sub>2</sub> éq. restantes continueraient de s'accumuler dans l'atmosphère et ce, chaque année.

**1 258 975 tonnes métriques de CO2 éq. de + par an =**



**269 588 automobiles durant 1 an**



**L'énergie consommée par 135 944 maisons durant 1 an**



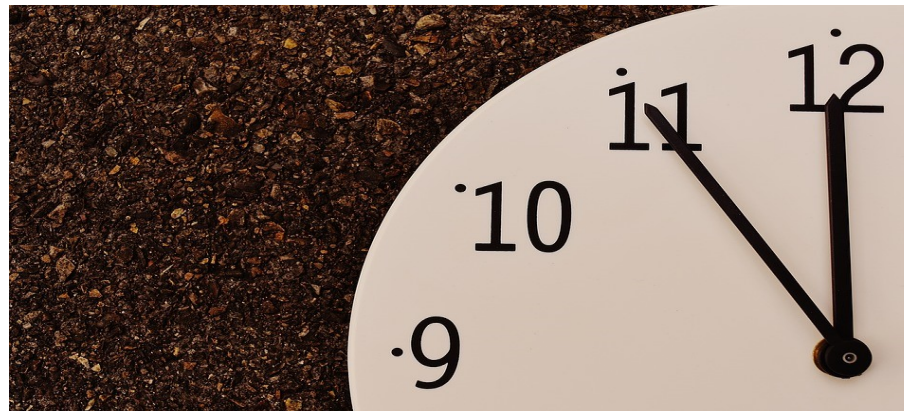
**319 éoliennes en opération durant 1 an**



**51 466 533 bonbonnes de propane pour le barbecue.**

# Plus que 2 ½ ans pour préserver le climat

« L'humanité doit absolument utiliser les trois ans à venir pour entamer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, sous peine de ne pouvoir maintenir le réchauffement sous la limite de 2°C fixée par l'accord de Paris, préviennent des experts et scientifiques », affirmaient 6 experts en juin 2017.



<https://pixabay.com>

L'urgence climatique impose de ↓ au lieu d'↑ les émissions de GES

Donc, parce que *bientôt il sera trop tard* pour conserver des environnements et un climat viables :

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

Le refus de ce projet pourra aider à limiter l'accroissement du trafic aérien, étant donné les objectifs du Québec en matière de réduction des GES.

*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».*



[pixabay.com](https://pixabay.com)

**Merci de votre attention**