

# Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement par le Directeur de santé publique de Montréal

## PROJET DE TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL



Février 2018



Une publication de la **Direction régionale de santé publique**  
CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

1301, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2L 1M3  
514 528-2400  
dsp.santemontreal.qc.ca  
twitter.com/Santepub\_Mtl

### **Auteurs**

Luc Lefebvre, M.Sc. — Toxicologue  
Maxime Roy, M.D., MPH, FRCPC

### **Collaborateurs**

Mylène Drouin, M.D., FRCP, chef médical  
Stéphane Perron, M.D., responsable médical  
Simon Tessier, M.A.

### **Révision linguistique et mise en page**

Annie Boulanger

### **Sous la Direction**

Richard Massé, M.D., directeur régional de santé publique

Les données contenues dans ce document peuvent être citées, à la condition d'en mentionner la source.

Ce document est disponible en ligne à la section publications  
du site Web : [www.dsp.santemontreal.qc.ca](http://www.dsp.santemontreal.qc.ca)

© Gouvernement du Québec, 2018

ISBN : **978-2-550-80621-9**

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2018  
Bibliothèque et Archives du Canada, 2018

*Note : Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.*



## Table des matières

<b>MOT DU DIRECTEUR .....</b>	<b>V</b>
<b>MANDAT DE LA DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE.....</b>	<b>1</b>
<b>DESCRIPTION DU PROJET.....</b>	<b>2</b>
<b>PRÉOCCUPATIONS DE SANTÉ PUBLIQUE.....</b>	<b>3</b>
1. PERSPECTIVE LIMITÉE À UN SEUL MAILLON DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT .....	3
2. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	5
3. LES RISQUES POUR LES USAGERS DE LA ROUTE .....	8
4. RISQUES ASSOCIÉS AU DÉVERSEMENT AQUATIQUE .....	9
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>11</b>
<b>RÉFÉRENCES .....</b>	<b>12</b>

## Table des illustrations

FIGURE 1 — CARTOGRAPHIE DES COMPOSANTES DU PROJET CIAM .....	3
FIGURE 2 — TRACÉ DU PIPELINE TRANS-NORD INC.....	5
FIGURE 3 — DISTANCES D'IMPACT MAXIMALES POUR LE RAYONNEMENT THERMIQUE DE 5 kW/M .....	8



## Mot du directeur

L'actualité nous rappelle régulièrement que des accidents industriels peuvent avoir des impacts néfastes importants sur la santé de la population. Dans une métropole comme Montréal, la densité de la population et de l'environnement bâti peut en aggraver significativement les conséquences. Pour protéger la population, il faut identifier les risques et se préparer collectivement à y faire face. Il faut aussi agir en amont pour réduire les risques à leur source.

Étant donné la densité du milieu urbain, un grand nombre de citoyens résideront, travailleront ou se déplaceront à proximité de tout nouveau projet industriel. Les distances de séparation doivent être suffisantes entre le projet et la population. Sinon, des mesures de protection additionnelles doivent être mises en place. Des mécanismes doivent également être développés afin d'alerter rapidement les citoyens si un incident se produit afin que ceux-ci puissent évacuer de façon sécuritaire ou éviter la zone dangereuse.

Il existe aussi des enjeux concernant l'environnement et la santé des Montréalais à une distance plus grande que ce qui est considéré dans les scénarios d'accident suggérés par le promoteur. Le projet aura pour effet de reconfigurer la chaîne d'approvisionnement en carburant de grands aéroports et de modifier l'utilisation des différentes voies de transport, notamment sur l'île de Montréal. En plus des risques liés aux nouvelles installations et activités, il faut donc considérer les risques accrus liés à ces changements. À notre avis, le projet proposé ne devrait pas aller de l'avant tant que les organismes réglementaires responsables du reste de la chaîne d'approvisionnement n'auront pas démontré que les maillons qui les concernent ont été évalués à la lumière des impacts amenés par le projet et que des mesures additionnelles pour prévenir et gérer d'éventuels incidents seront mises en place.

Le mémoire rappelle enfin le caractère essentiel de l'accès à l'eau potable pour la population de Montréal, notamment pour les activités du réseau de la santé. L'arrêt de services comme la dialyse ou la stérilisation des équipements aurait des conséquences graves pour de nombreux patients. Tout nouveau projet devrait donc être conçu pour préserver cette ressource vitale.

J'espère que ce mémoire apportera un éclairage supplémentaire à l'analyse globale du projet et qu'il contribuera à la formulation des recommandations.

Pour le directeur régional de santé publique, Richard Massé, M.D.



Eric Litvak, M.D.  
Directeur médical adjoint



## Mandat de la direction régionale de santé publique

La Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (DRSP) a pour principale mission de préserver et améliorer la santé de la population de l'Île de Montréal par des interventions de promotion, prévention et protection de la santé. En vertu de la Loi sur les services de santé et les services sociaux<sup>1</sup> et de la Loi sur la santé publique<sup>2</sup>, le Directeur de santé publique a le mandat d'identifier les situations susceptibles de mettre en danger la santé de la population et de mettre en place les mesures nécessaires à sa protection. Sous l'autorité du Directeur, la DRSP est responsable de protéger la santé de la population face aux conséquences potentielles qui pourraient se produire sur le territoire de la région de Montréal.

Dans le cadre de l'audience publique sur le Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal menée par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la (DRSP) a évalué le projet et les études déposés en identifiant les enjeux pour la population montréalaise. Il est important de noter que ce mémoire se concentre sur les conséquences pour la santé des Montréalais.

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec. 1991. *Loi sur les services de santé et les services sociaux*. L.R.Q. Ch. S-4.2 art.373.

<sup>2</sup> Gouvernement du Québec. 2001. *Loi sur la santé publique*. L.R.Q. Ch. S-2.2 art.53, alinéa 5 et art.54.

## Description du projet

La Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) est propriétaire et exploitant des installations de carburants Jet A et Jet A-1 se trouvant à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (aéroport Montréal-Trudeau). Le CIAM est un consortium de compagnies aériennes commerciales à but non lucratif qui dessert en carburants Jet A et Jet A-1 toutes les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité à l'aéroport Montréal-Trudeau et à l'aéroport international de Mirabel. Le consortium inclut presque toutes les compagnies domestiques et internationales qui opèrent dans ces aéroports.

Le présent projet consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants Jet A et Jet A-1 par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce carburant est destiné à alimenter les compagnies aériennes aux aéroports internationaux Montréal-Trudeau, Pearson de Toronto (aéroport Toronto-Pearson) et Macdonald-Cartier d'Ottawa (aéroport Ottawa-Macdonald-Cartier).

Le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM sera installé en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'Administration portuaire de Montréal, au coeur d'un secteur dédié aux terminaux de chargement des produits pétroliers dans la ville de Montréal-Est. À partir du nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, le carburant sera alors expédié par pipeline, par barge, par train, ou par camion-citerne vers les différents aéroports.

Le projet prévoit les éléments suivants :

- un terminal maritime avec un quai de transbordement et un site de réservoirs d'entreposage (Site 1);
- une installation de chargement de wagons et de camions-citernes (Site 2);
- une conduite de raccordement entre les Sites 1 et 2; et
- un pipeline de 7 km pour relier le Site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) qui dessert déjà l'aéroport Montréal-Trudeau en carburants Jet A et Jet A-1 à partir de Montréal-Est (Figure 1).

Le site du BAPE décrit la situation actuelle et les objectifs du projet comme suit :

« À l'heure actuelle, le carburant importé transite par le port de Québec, pour ensuite être acheminé par train, barge ou camion aux aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Selon le promoteur, ce projet de nouveau terminal maritime situé plus près des trois aéroports concernés permettrait de diminuer le transport de carburant par camion entre Québec et Montréal et de diversifier les moyens de distribution, notamment par l'utilisation d'un oléoduc. Le promoteur estime qu'il aurait pour effet d'améliorer la sécurité et la fiabilité de l'avitaillement en carburant, en plus d'en réduire les coûts. »



de différentes voies de transport du carburant qui seront induites par le projet viendront aussi moduler les risques et les conséquences potentielles pour la santé de la population.

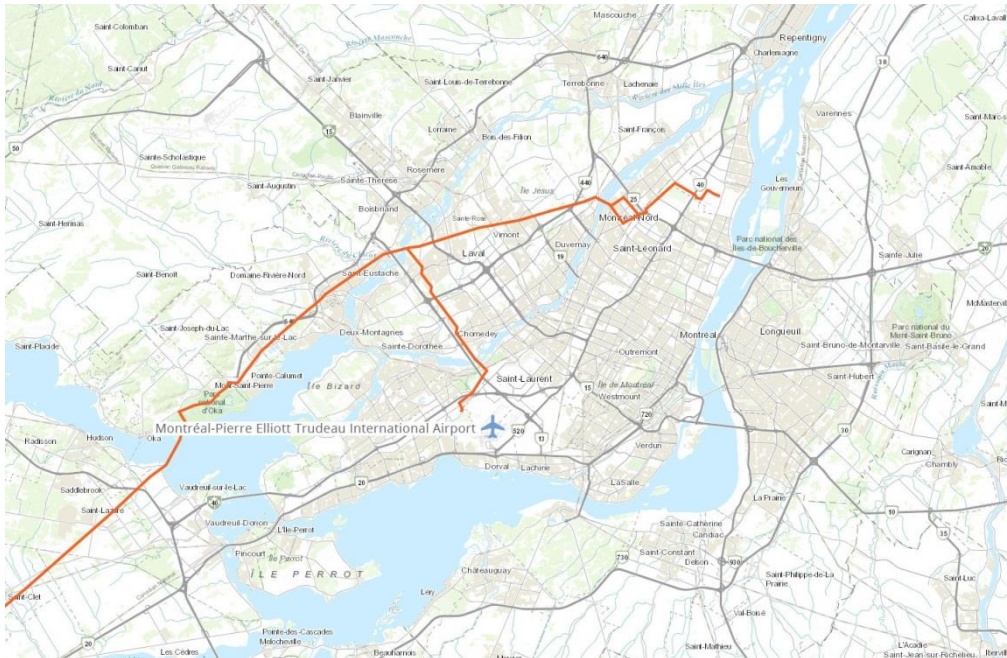
On ne peut donc pas apprécier les impacts potentiels sur l'environnement et la santé des Montréalais en traitant ces infrastructures comme si elles étaient complètement détachées de la chaîne d'approvisionnement. Le carburant est présentement acheminé aux trois aéroports, avec certains risques que les organismes réglementaires provinciaux et fédéraux ont, dans le passé, considéré acceptables. Le projet actuel du promoteur prévoit d'importantes modifications dans la chaîne d'approvisionnement de carburant pour les mêmes aéroports. En plus des nouvelles structures, le projet entraîne pour la région de Montréal, une augmentation de l'arrivée de navires-citernes au quai de CIAM (24 à 36 navires-citernes/an), une augmentation de 200 % du volume de kérosène transporté par pipeline à l'aéroport Montréal-Trudeau, une augmentation de la distance parcourue sur le territoire montréalais des convois ferroviaires quotidiens vers l'aéroport Pearson, ainsi qu'une augmentation de la distance parcourue par des camions-citernes sur le territoire montréalais. Ces modifications substantielles dans la chaîne d'approvisionnement accroissent le potentiel d'incidents avec des conséquences pour l'environnement et la santé des Montréalais plus élevées.

Durant la première phase de l'audience et dans tous les documents présentés par le promoteur, la perspective a été réductrice et n'a pas pris en considération les changements à la chaîne d'approvisionnement complète. Ces changements impliquent d'autres acteurs et d'autres niveaux d'imputabilité dans leur gestion. D'abord, CIAM n'est pas responsable de l'achat de carburant. Ce sont les compagnies aériennes actionnaires de CIAM qui achètent le carburant et affrètent les navires. Ensuite, les barges, les camions-citernes et les trains/wagons-citernes qui seront chargés sur le site seront commandés et mis sous contrat directement et individuellement par les compagnies aériennes. Pour tous ces maillons de la chaîne d'approvisionnement, CIAM se limite à dire qu'elle imposera des « normes minimales » pour les accepter<sup>4</sup>. Enfin, le pipeline qui sera construit par CIAM ira se connecter à celui de PTNI pour la livraison à l'aéroport Montréal-Trudeau. Le tracé du pipeline de PTNI est présenté à la figure 2. Toutefois, on mentionne qu'une fois le pipeline de CIAM raccordé au pipeline de PTNI, le tronçon de pipeline se dirigeant vers l'aéroport Montréal-Trudeau ne fait pas partie du projet et n'est pas sous la responsabilité de CIAM.

---

<sup>4</sup> Section 4.1 Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques Rapport principal — Volume 1 de 2, Dossier 3211-04-056 Novembre 2015

Figure 2 — Tracé du pipeline Trans-Nord Inc.



La DRSP ne s'attend pas à ce que le BAPE étende son mandat au-delà des balises fixées par le MDDELCC. Cependant, considérant les modifications du projet sur la chaîne d'approvisionnement et les risques potentiels qui en découlent, nous croyons que les commissaires ne devraient pas faire de recommandations au MDDELCC avant d'avoir en main toutes les informations nécessaires à l'évaluation complète des composantes affectées. Les commissaires devront préalablement obtenir les évaluations des organismes réglementaires encadrant les autres maillons de la nouvelle chaîne d'approvisionnement afin de connaître les impacts et les mesures additionnelles nécessaires pour prévenir et gérer d'éventuels incidents. À ce titre, les évaluations conduites par l'Office national de l'énergie (ONE) devraient être exigées pour les autres composantes du projet, prises en considération par les commissaires dans leur évaluation. Par exemple, le pipeline PTNI auquel sera raccordé le projet est à l'origine de plusieurs incidents et a fait l'objet de plusieurs recommandations concernant des mesures correctives par les autorités. Ces recommandations ne sont toutefois pas publiques. Comment les commissaires peuvent-ils juger des risques du projet sans connaître la capacité du pipeline PTNI à prendre une charge de transport supplémentaire ni les effets de cette charge? Par ailleurs, la question de la responsabilité et de l'imputabilité des différents acteurs impliqués doit être précisée : qui est responsable de prendre en charge un incident impliquant un navire-citerne? Est-ce que les plans d'intervention ont été modifiés en tenant compte de l'augmentation du trafic maritime?

## 2. Aménagement du territoire

Un accident impliquant un relâchement d'hydrocarbures peut générer des conséquences pour la santé de la population située à l'extérieur des limites de l'entreprise suite à un incendie ou encore à une explosion. La population peut alors être exposée à une chaleur si intense qu'elle

cause des brûlures ou une onde de choc qui causerait des traumatismes. Dans le cadre de ce projet et selon les résultats des scénarios d'accidents présentés par le promoteur, on observe des conséquences potentielles pour la population uniquement pour les scénarios d'incendie au Site 2 ou lors d'une fuite sur le pipeline. Pour évaluer la zone d'impact, le promoteur retient un seuil de radiation thermique de 5 kW/m<sup>2</sup>. D'un point de vue santé publique, cette valeur n'est pas assez protectrice, car elle correspond au seuil des premiers effets létaux (1 %) et correspond à une zone de danger grave (INERIS, 2004). Pour l'évaluation des incidents potentiels avec radiation thermique, la DRSP recommande l'utilisation du seuil de 3 kW/m<sup>2</sup> qui causerait des brûlures pour lesquelles des soins de santé seraient nécessaires.

Le promoteur a aussi calculé des zones de conséquences pour cette valeur de 3 kW/m<sup>2</sup>. On obtient alors pour un incendie au Site 2 (scénario alternatif 4) une zone d'impact de 105 mètres et pour une fuite au niveau du pipeline une zone d'impact pouvant atteindre 145 mètres. Selon les scénarios présentés, certaines résidences peuvent être alors affectées.

Pour protéger la population de ces conséquences, l'agglomération de Montréal a prévu des mesures de mitigation pour les risques associés aux pipelines. Dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) adopté par le conseil d'agglomération le 29 janvier 2015 et entré en vigueur le 1er avril 2015, il est mentionné que :

« La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline ne peut être implantée à moins de 300 mètres d'un usage sensible, tel que cela est indiqué à la section 4.8.3.1.<sup>5</sup> »

Le SAD décrit les usages sensibles comme étant :

- Un usage résidentiel;
- Un des équipements collectifs et institutionnels suivants :
  - Bibliothèque;
  - Centre d'hébergement et de soins de longue durée;
  - Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse;
  - Centre de réadaptation;
  - Centre de services de santé et de services sociaux;
  - Centre hospitalier;
  - École;
  - Établissement culturel, tel qu'un lieu de culte et un couvent;
  - Garderie.

Des documents d'ordre administratif sont par la suite venus limiter la portée du SAD à certains pipelines. Il faut cependant se rappeler que les conséquences d'un incident sont les mêmes, peu importe la nomenclature retenue pour distinguer les pipelines. C'est d'ailleurs ce que présente le promoteur dans scénarios d'incident.

---

<sup>5</sup> Voir section 4.8.4.4 intitulée « Installation de transport d'hydrocarbures par pipeline »,

Les scénarios présentés par le promoteur montrent que des résidences sur les avenues Marien et Durocher près de Sherbrooke pourraient être en danger en cas d'incident. Le promoteur n'a présenté aucune mesure pour protéger ou même avertir ces citoyens en cas de danger. Il existe plusieurs solutions potentielles à ce problème.

D'abord, dans le pire des cas, il pourrait y avoir des effets sur la santé à distance de 135 mètres. Un tracé qui respecterait les distances de séparation du SAD assurerait la sécurité des citoyens. Si un tel tracé n'est pas possible, la DRSP recommande que des mesures de protection supplémentaires soient ajoutées au pipeline pour cette portion. Ces mesures de protection supplémentaires peuvent inclure des barrières physiques comme un muret. Elles devraient également inclure des mécanismes permettant d'alerter les citoyens de façon rapide et efficace afin que ceux-ci puissent évacuer leurs résidences de façon sécuritaire au moment où un incident se produit.

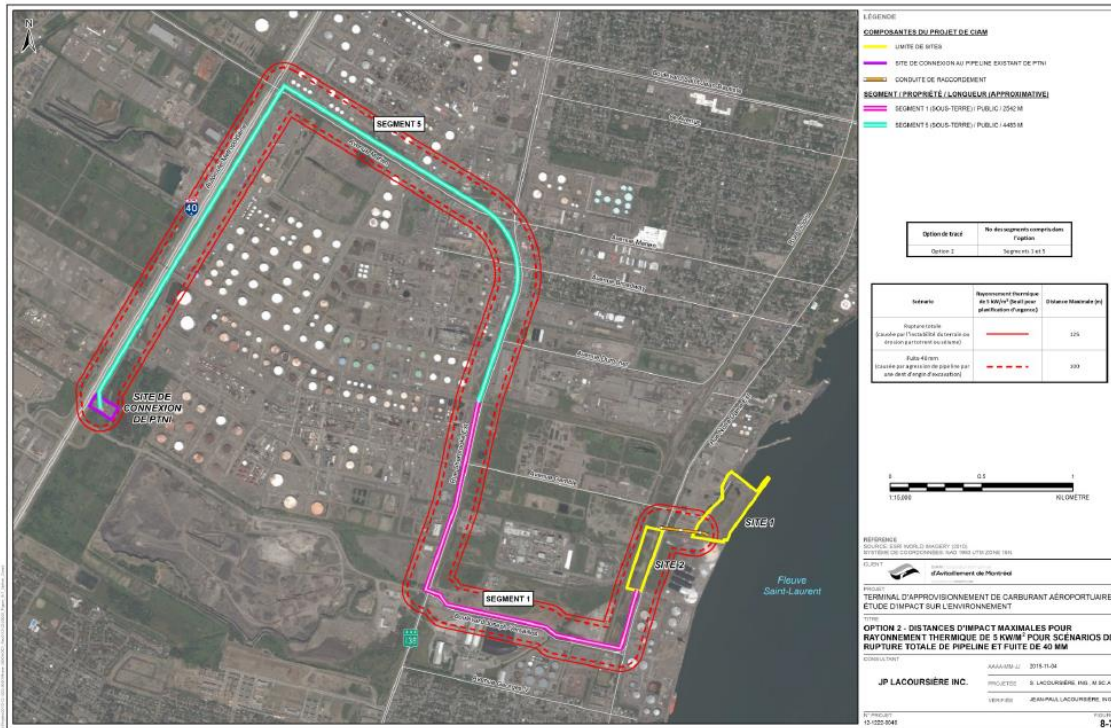
Ce type de mécanismes d'alerte est déjà en place à Montréal. Au début des années 2000, dans le cadre des audiences publiques du BAPE pour le projet d'implantation d'une usine d'acide téréphtalique purifié à Montréal-Est, Projet Interquisa Canada, la DRSP a recommandé la mise en place de systèmes d'alerte et d'avis afin d'informer la population d'un danger imminent, de faciliter la prise de bonnes décisions et de réduire le temps de réponse des personnes en danger. Depuis, la Ville de Montréal a encadré cette pratique en adoptant le Règlement sur le service de sécurité incendie de Montréal (RCG 12-003), elle a accompagné les entreprises dans l'implantation des sirènes d'alerte et d'avis et elle a développé des campagnes de communication pour informer les citoyens du bon comportement à adopter. À titre d'exemple, mentionnons la campagne « Quand la sirène crie, tout le monde à l'abri ».

Les systèmes d'alerte et d'avis populationnels utilisés sur le territoire de l'agglomération de Montréal ont été développés pour les substances chimiques toxiques pour lesquelles l'utilisation du confinement s'avère très efficace. Dans une situation d'incident impliquant des substances inflammables, l'évacuation doit toutefois être privilégiée par rapport au confinement, car le risque d'inflammabilité ou d'explosion constitue une plus grande menace pour la sécurité de la population. Un système d'alerte et d'avis spécifique aux substances inflammables doit être développé pour assurer la sécurité des résidents. Ce système ne peut évidemment pas être basé sur une sirène, puisque le comportement attendu (l'évacuation) est l'inverse de celui attendu pour les autres sirènes d'alerte de l'Est de Montréal (le confinement). Comme le nombre de résidences dans la zone à risque est faible, un système de communication directe aux occupants de chacune des résidences pourrait être envisagé comme par exemple, un système de radio.

### 3. Les risques pour les usagers de la route

Certains des scénarios d'incidents présentés pourraient avoir des effets sur la santé des occupants de véhicules à moteur sur des voies de transport importantes traversant la zone à risque, comme la rue Notre-Dame et l'autoroute 40. Il est impératif de prévoir des moyens de prévenir les menaces à la santé et à la sécurité des utilisateurs de la route.

Figure 3 — Distances d'impact maximales pour le rayonnement thermique de 5 kW/m



Tiré du Rapport principal — Volume 1 de 2, de l'Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL, Novembre 2015

Comme mentionné dans la section précédente, des systèmes d'alerte et d'avis avec sirène ont été mis en place pour prévenir les citoyens qui vivent près de certaines installations industrielles, du relâchement de substances chimiques toxiques en cas d'accident. Le projet actuel implique de développer un système d'alerte et d'avis pour les utilisateurs de la route qui sont exposés aux risques en traversant la zone à risque d'accident. Il importe de préciser certains éléments, notamment la manière avec laquelle ils seront informés en cas d'incident, considérant qu'ils ne peuvent entendre une sirène et réagir de façon appropriée dans leur véhicule. Un système pour les automobilistes devrait utiliser une combinaison de moyens et son élaboration implique la collaboration d'acteurs comme la Ville de Montréal, le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique. Nous proposons ici des exemples d'avenues à explorer. Pour une rue, il serait possible de mettre en place des mesures s'apparentant à un passage à niveau, avec un feu de circulation et une barrière, en plus d'un panneau indicateur

donnant des consignes. Pour une autoroute, fermer les voies et rediriger la circulation est une opération complexe qui pourrait toutefois être nécessaire en cas d'incident. Cette opération devrait faire l'objet d'une planification. Avant que les voies ne soient fermées, des consignes pourraient être diffusées en s'appuyant sur des systèmes existants. Puisqu'un certain pourcentage d'automobilistes écoute la radio, la communication d'une alerte et de consignes pourraient se faire via le système « Québec en Alerte » et les entreprises de radiodiffusion. Le système « Québec en Alerte » permet au ministère de la Sécurité publique (MSP) d'alerter rapidement les Québécois lors d'événements qui présentent une menace réelle ou imminente pour leur vie ou leur sécurité. Il repose sur la distribution des alertes d'urgence par les entreprises de radiodiffusion et de télécommunication. De plus, le système « Québec en Alerte » sera en mesure de diffuser des alertes vers les appareils mobiles à partir de cette année. Il sera techniquement possible de cibler des appareils mobiles selon leur proximité d'un incident industriel. Les utilisateurs de la route pourraient être sensibilisés à écouter la radio quand le signal sonore d'alerte de leur appareil mobile se fait entendre alors qu'ils sont sur la route.

#### 4. Risques associés au déversement aquatique

Une autre conséquence importante de la perspective limitée à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement est qu'elle occulte complètement les risques d'un déversement accidentel de carburant transporté par un pipeline dans un cours d'eau. Après un tel déversement, en l'absence d'analyse attestant de la conformité de l'eau potable, les prises d'eau doivent être fermées pour prévenir une contamination, et ce pour une période pouvant être prolongée. Une telle situation peut provoquer d'importants problèmes d'approvisionnement en eau potable, dans la mesure où la DRSP recommande de ne pas utiliser l'eau du réseau potable pour éviter l'exposition de la population aux contaminants chimiques. Cette situation s'est présentée lors de l'accident ferroviaire survenu dans la ville de Lac-Mégantic en juillet 2013. Suite au déversement estimé de 100 000 litres de pétrole brut léger dans la rivière Chaudière<sup>6</sup>, trois municipalités (St-Georges, Sainte-Marie et Lévis (Charny)) et deux usines agroalimentaires puisant leur eau potable de la rivière ont dû cesser de s'alimenter à cette source pour se tourner vers des sources alternatives. La ville de Charny a même fermé sa prise d'eau potable prélevant de la rivière Chaudière durant une période de 74 jours<sup>7</sup>.

La conduite principale du pipeline PTNI qui se dirige vers l'Ontario traverse également la rivière des Mille-Îles et la rivière des Outaouais à la hauteur de la région d'Oka et de Vaudreuil-Dorion. Un déversement de carburant à cette hauteur menacerait l'approvisionnement en eau potable de la population de l'agglomération de Montréal. En effet, l'eau qui sert à l'approvisionnement de la population en eau potable provient essentiellement des eaux de surface (le lac Saint-Louis, la rivière des Prairies ou le fleuve Saint-Laurent).

Les besoins en eau pour la région de Montréal sont tels qu'il n'y a pas de sources alternatives. Pour approvisionner en eau potable le territoire de Montréal, on compte six usines de filtration

---

<sup>6</sup> Tragédie ferroviaire à Lac-Mégantic — Estimation des quantités de pétrole brut léger impliquées dans l'accident à Lac-Mégantic — repérée à [http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lac-megantic/tableau\\_synthese/2014078-tableau-synthese-petrole.pdf](http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lac-megantic/tableau_synthese/2014078-tableau-synthese-petrole.pdf) — le 4 avril 2016

<sup>7</sup> Després Y. et Audet L. (2014), Présentation au Colloque sur la sécurité civile et incendie 2014, Contamination aux hydrocarbures d'une source d'eau brute – Mobilisation de l'OMSC et gestion des conséquences à Lévis

dont la capacité de production d'eau potable est de 2 942 000 mètres cubes par jour<sup>8</sup>. Uniquement pour le réseau de la santé montréalais, une évaluation régionale du besoin en eau réalisée en 2015 a permis de définir qu'un minimum de 600 000 litres d'eau par jour serait nécessaire pour assurer les opérations des établissements de santé. À ce nombre, s'ajoutent plus de 50 000 litres d'eau/jour pour les clientèles vulnérables à domicile. Bien que des plans de mesures d'urgence aient été développés pour faire face à une problématique affectant la qualité de l'eau potable, il est primordial de considérer qu'il n'y a aucune source alternative d'approvisionnement en eau apte à répondre aux besoins essentiels de l'ensemble de la population montréalaise, des établissements de santé et des populations vulnérables.

Il a été mentionné lors de la première phase de l'audience publique du BAPE qu'il y a en réalité deux pipelines PTNI, soit un dédié spécifiquement à l'aéroport et un autre qui alimente les aéroports ontariens. L'aéroport Montréal-Trudeau reçoit actuellement 50 % de son carburant Jet A et Jet A-1 via le pipeline PTNI. À terme, le projet CIAM doublera ce volume et la totalité des carburants sera transmise par pipeline. Aucune information n'a été présentée sur les mesures prises pour prévenir un déversement accidentel dans un ancien pipeline dont on augmente l'utilisation.

La figure 2 présente le trajet emprunté par le pipeline PTNI entre son point d'origine à Montréal-Est et l'aéroport Montréal-Trudeau. Comme on peut l'observer, le pipeline doit traverser à deux occasions la rivière des Prairies. Si une fuite survenait sur le pipeline longeant l'autoroute 13 au niveau de la rivière des Prairies, il pourrait y avoir des conséquences majeures pour les deux prises d'eau situées en aval alimentant des secteurs de Laval.

---

<sup>8</sup> Production de l'eau potable, Ville de Montréal repéré e à [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6497,54223577&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6497,54223577&_dad=portal&_schema=PORTAL) le 14 avril 2016

## Conclusion

Ce mémoire a permis d'identifier des enjeux relatifs au projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est dont le promoteur est la CIAM. Il expose certaines conséquences que ces risques sont susceptibles d'avoir sur l'environnement et la santé des Montréalais ainsi que des pistes de solutions pour chacun de ces enjeux.

Premièrement, la perspective limitée à un seul maillon de la chaîne fait en sorte que les conséquences potentielles des changements majeurs engendrés par le projet à la chaîne d'approvisionnement complète de carburant ne sont pas considérées dans leur ensemble. Sans changer le mandat du BAPE et sa portée, il est important de souligner que les informations dont il dispose pour faire son évaluation du projet sont incomplètes et ne portent que sur une partie de la chaîne d'approvisionnement impliquée dans le transit de carburant. Afin de faire des recommandations au MDDELCC, il importe que les représentants du BAPE puissent baser leur évaluation sur une lecture complète du projet. Cela implique que l'ensemble des organismes réglementaires ayant juridictions sur les autres maillons de la nouvelle chaîne d'approvisionnement découlant du projet de la CIAM fournissent des évaluations rigoureuses de l'ensemble des risques et que des mesures additionnelles soient déployées pour prévenir et gérer d'éventuels incidents. À ce niveau, l'enjeu le plus important est le risque pour l'approvisionnement en eau potable de Montréal, qui devrait faire l'objet d'un examen approfondi.

Deuxièmement, le tracé proposé pour le pipeline fait en sorte que des résidences de citoyens pourraient se trouver à l'intérieur de la zone d'impact pour un niveau de radiation thermique à risque élevé ( $3\text{kW/m}^2$ ). À défaut de modifier le tracé pour augmenter la distance qui sépare le pipeline des résidences, des mesures de protection supplémentaires pour assurer la sécurité des résidents doivent être ajoutées aux portions concernées du pipeline. Dans les mesures de protection, il importe d'inclure des mesures permettant d'alerter les citoyens afin qu'ils puissent évacuer leurs résidences de façon sécuritaire au moment où un incident se produirait.

Troisièmement, comme le tracé du pipeline longera plusieurs routes du secteur, un déversement pourrait avoir des conséquences graves pour les automobilistes utilisant ces routes. Des moyens d'alerter et d'aviser ces citoyens mobiles doivent être développés : comme une signalisation semblable à celle installée sur les passages à niveau ainsi que l'utilisation du système « Québec en Alerte ».

## Références

Després Y. et Audet L. (2014) Présentation au Colloque sur la sécurité civile et incendie 2014, Contamination aux hydrocarbures d'une source d'eau brute – Mobilisation de l'OMSC et gestion des conséquences à Lévis.

Ministère du Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques (2014) Tragédie ferroviaire à Lac-Mégantic — Estimation des quantités de pétrole brut léger impliquées dans l'accident à Lac-Mégantic, repérée à [http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lac-megantic/tableau\\_synthese/2014078-tableau-synthese-petrole.pdf](http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lac-megantic/tableau_synthese/2014078-tableau-synthese-petrole.pdf) le 14 avril 2016.

Ville de Montréal (2015) Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, janvier 2015, 218 pages.

Ville de Montréal (2016) Production de l'eau potable, repérée à [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=6497,54223577&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6497,54223577&_dad=portal&_schema=PORTAL) le 14 avril 2016.

**Centre intégré  
universitaire de santé  
et de services sociaux  
du Centre-Sud-  
de-l'Île-de-Montréal**

**Québec** 