

Envoi par courriel

Le 21 février 2018

Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement

Objet : Mémoire d'Action Environnement Basses-Laurentides - Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est

Monsieur le président,  
Monsieur le commissaire,

Tout d'abord merci de donner aux citoyens du Québec la possibilité de participer au processus d'enquête du BAPE. Merci à vous ainsi qu'aux collaborateurs de votre équipe à qui nous avons pu adresser des demandes de tous ordres et qui nous ont répondu rapidement.

Nous avons pu écouter en différé les audiences du BAPE, lire les transcriptions des audiences et prendre connaissance des renseignements divers. Votre site Internet est une source d'information complète et transparente d'un point de vue de l'accès efficace à l'information.

Action Environnement Basses-Laurentides que nous représentons est composé de citoyens du Grand Montréal et des Basses-Laurentides. Notre mission est d'agir bénévolement et collectivement afin de sensibiliser et de mobiliser la société civile et les élus sur l'urgence de freiner le développement des oléoducs et l'exploitation des hydrocarbures qui constituent une menace pour l'eau et contribuent à l'augmentation des gaz à effet de serre.

Les risques de contamination de l'eau, en cas de déversement d'hydrocarbures, nous préoccupent au plus haut point.

Le projet de terminal pétrolier dans l'est de Montréal entraînerait un accroissement du transport d'hydrocarbures par pétroliers et barges sur le fleuve Saint-Laurent, par le Pipeline Trans-Nord, par transport ferroviaire et par camions-citernes afin de fournir en carburant d'avion les aéroports de Montréal, d'Ottawa et de Toronto. Selon les chiffres fournis par le promoteur, c'est l'Ontario qui serait le plus grand consommateur de ce carburant d'avion transporté sur le territoire du Québec.

Les citoyens ont raison de craindre les effets d'un déversement d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent ainsi que dans la rivière des Outaouais puisque ce carburant circulerait dans le Pipeline Trans-Nord. Il faut savoir que Trans-Nord traverse les rivières des Prairies et des Mille-Îles ainsi que le lac

des Deux-Montagnes, sources d'eau potable de millions de personnes de la grande région de Montréal.

## **À PROPOS DU TRANSPORT D'HYDROCARBURES**

Construit en 1952, le Pipeline Trans-Nord transporte du carburant d'avion et autres hydrocarbures. Il traverse les îles de Montréal et Laval ainsi que les MRC Thérèse de Blainville, Deux-Montagnes et Vaudreuil-Soulanges.

La Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) est le promoteur d'un projet de terminal pétrolier sur l'île de Montréal. Selon ses estimations, il y aurait une forte croissance de la demande en carburant d'avion d'ici à 2025.

Les installations du CIAM seraient situées dans l'est de Montréal, à proximité du fleuve Saint-Laurent et des habitations. Le CIAM prévoit la construction de réservoirs et d'un pipeline de 7 kilomètres afin de se raccorder à la ligne principale du pipeline Trans-Nord. Le CIAM recevrait le carburant par pétroliers au Port de Montréal. C'est par une conduite qui passerait sous la rue Notre-Dame que le carburant serait acheminé et stocké dans 8 réservoirs d'une capacité de 160 millions de litres. Le carburant serait distribué aux aéroports de Montréal, d'Ottawa et de Toronto. Le transport de carburant d'avion par le CIAM serait organisé de la sorte :

1- De Québec à Montréal Est : le transport se ferait par pétroliers.

2- De Montréal Est à Dorval : le transport se ferait par un nouveau pipeline de 7 kilomètres raccordé à la ligne principale du pipeline Trans-Nord. S'il y avait fermeture temporaire ou permanente de Trans-Nord, selon le promoteur, son seul moyen pour transporter le carburant à Dorval serait par camions-citernes.

3- De Montréal Est à Ottawa : le carburant serait transporté par camions-citernes.

4- De Montréal Est à Toronto : le carburant serait transporté par barges autopropulsées sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Hamilton, ensuite par transport ferroviaire de wagons-citernes, de Hamilton à l'aéroport de Toronto.

Une fois le pipeline raccordé à la ligne principale de Trans-Nord, le CIAM aurait la possibilité de diriger son carburant d'avion vers Toronto. Comme nous l'avons vu plus haut, pour se rendre à Toronto, Trans-Nord traverse le territoire des îles de Montréal et Laval ainsi que les MRC Thérèse de Blainville, Deux-Montagnes et Vaudreuil-Soulanges.

Au cours de la séance d'information du 19 décembre 2017 à Montréal, le CIAM a fait savoir qu'il n'est pas prévu que Trans-Nord transporte son carburant d'avion sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes. Aux audiences de janvier 2018, le CIAM a précisé qu'il n'utiliserait pas Trans-Nord pour transporter son carburant d'avion jusqu'à Toronto. Pourquoi ? a demandé le Président. Parce que Trans-Nord est présentement à pleine capacité, donc parce il n'y a pas de place, a répondu le CIAM. Toutefois, le promoteur ne s'est pas engagé à ne pas recourir à Trans-Nord.

**Du fait qu'il soit possible que le CIAM transporte son carburant d'avion par Trans-Nord jusqu'à Toronto, le territoire du Grand Montréal est partie concernée.** Parce que Trans-Nord circule à travers la majeure partie du territoire du Grand Montréal, ce projet de terminal pétrolier ne concerne pas seulement l'est de Montréal.

Ainsi les risques de déversement de pétrole sont réels et très préoccupants tant dans le fleuve Saint-Laurent que dans les rivières des Prairies, des Mille-Îles et dans le lac des Deux-Montagnes dont dépend l'eau potable de 3 millions de personnes de la grande région de Montréal.

Trans-Nord traversent les 3 grands cours d'eau précités :

- la rivière des Prairies, de Montréal à Laval ;
- la rivière des Mille-Îles, de Laval et Boisbriand ;
- le lac des Deux-Montagnes, d'Oka à Vaudreuil-Dorion.

Les traversées de ces 3 cours d'eau concernent les conduites les plus anciennes de Trans-Nord. Or ces conduites anciennes n'ont pas fait l'objet de réfection récente. On peut raisonnablement craindre une augmentation de pression et une usure sur un pipeline construit en 1952.

Quelles seraient les conséquences potentielles sur les infrastructures existantes ?

Doit-on craindre une augmentation de pression sur un pipeline construit en 1952 ?

Quelles mesures seraient prises pour assurer l'intégrité et la sécurité du pipeline Trans-Nord ?

Depuis 2008, près de la moitié des incidents enregistrés sur les pipelines québécois concerne le pipeline Trans-Nord.

Trans-Nord a fait l'objet de multiples ordonnances de sécurité par l'Office national de l'énergie en raison de plusieurs incidents de déversement et de surpression sur son réseau.

Dans une décision de septembre 2016, l'Office national de l'énergie a imposé pour la quatrième fois depuis 2009 de nouvelles ordonnances de sécurité à Trans-Nord en raison d'événements où la pression du produit dans le pipeline dépassait la limite permise.

En septembre 2016, deux membres de l'Office national de l'énergie ont estimé que le pipeline Trans-Nord, reliant Montréal à Nanticoke, en Ontario, devrait être complètement fermé de façon temporaire. Ces deux membres ont affirmé ne pas croire que de nouvelles ordonnances seraient prises en compte. (<http://journalmetro.com/actualites/montreal/1028713/deux-membres-de-lone-recommandent-la-fermeture-temporaire-du-pipeline-trans-nord/>)

À la suite de quoi la MRC de Deux-Montagnes a demandé à l'Office national de l'énergie de suspendre l'exploitation de Trans-Nord. Nous citons :

« Malgré des incidents répétés et plusieurs cas de non-conformité aux exigences de l'Office national de l'Énergie, Pipeline Trans-Nord n'aurait toujours pas obtempéré pour rendre ses installations conformes et sécuritaires. Dans les circonstances, le conseil de la MRC de Deux-Montagnes demande à l'Office national de l'énergie « d'agir promptement pour assurer la santé et la sécurité des personnes et la qualité de l'environnement et de prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'ensemble des conditions imposées, dans les différentes ordonnances de sécurité, soient mises en œuvre et respectées. » (<http://mrc2m.qc.ca/images/uploads/pipelinee.pdf>)

Comment peut-on avoir l'assurance que la limite de pression sera respectée en se basant sur l'expérience passée ?

Peut-on avoir confiance que Trans-Nord collaborera avec le promoteur CIAM alors que Trans-Nord s'est montré réticent aux ordonnances de l'Office national de l'Énergie ?

## **DES POINTS DEMEURÉS EN SUSPENS LORS DES AUDIENCES PUBLIQUES**

1- Il n'y aurait pas encore d'entente de raccordement avec une ligne de transport ferroviaire et de droit de passage conclue entre le CIAM et le Canadien National (CN).

2- Le ministère du Transport n'est pas en mesure de dire à quel endroit la construction de l'oléoduc de 7 kilomètres va avoir un impact au niveau des routes étant donné que le tracé du pipeline n'est pas définitif.

3- Il n'y aurait pas encore d'entente entre le CIAM et Pipeline Trans-Nord pour la connexion du futur pipeline de 7 kilomètres à leurs installations.

- 4- La modélisation supplémentaire préparée pour le carburant d'avion n'a pas été réalisée par le CIAM conformément aux recommandations du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) et devrait être mise à jour pour juger de l'acceptabilité du projet.
- 5- Une mise à jour de la modélisation de la dispersion atmosphérique par le CIAM serait attendue par le MDDELCC pour l'acceptabilité environnementale du projet.
- 6- Le BAPE est en discussion avec Trans-Nord pour confirmer sa participation aux travaux de la commission par écrit et pour essayer de s'assurer d'avoir des réponses pour ce qui concerne le pipeline Trans-Nord.
- 7- La demande du président au CIAM de « détailler de quelle façon les transporteurs ferroviaires qui vont prendre en charge votre matériel vont s'assurer de la sécurité des wagons, puis, de quelle façon on s'assure que les wagons sont conformes de façon à assurer la sécurité »,
- 8- La demande du président au CIAM de fournir un portrait de l'ensemble des accidents/incidents rencontrés sur ses sites.
- 9- Une question d'un citoyen est demeurée sans réponse : « Le point de raccordement avec Trans-Nord, à proximité de la rivière des Mille-îles, est situé en amont de l'usine d'eau potable de Sainte-Rose, Laval. En cas de fuite à cet endroit dans le transport du carburant d'avion qui s'en va vers l'aéroport de Montréal, est-ce que Trans-Nord a fait de la maintenance récente à cet endroit pour s'assurer qu'il n'y ait pas de déversement dans la rivière des Mille-Îles qui pourrait affecter la prise d'eau potable de Laval? ».
- 10- La demande du commissaire au CIAM de détailler les mesures de sécurité qui seraient mises en place pour contrôler l'accès au site et la sûreté du site.

## **À PROPOS DES RISQUES ET DES PRÉOCCUPATIONS**

### **1- L'intégrité du pipeline Trans-Nord**

Les pluies diluviennes du printemps 2017 ont créé des problèmes d'enlèvement et de glissement de terrains mettant à risque les oléoducs, pouvant générer leur rupture et un déversement d'hydrocarbures important.

Selon une étude réalisée en décembre 2015 par la Polytechnique de Montréal, 24 rivières, dont les rivières des Mille-Îles et des Outaouais, sont considérées à haut risque vu leur ampleur et/ou la géomorphologie environnante. L'instabilité des berges, des zones de glissements de terrain connues

(rive nord du fleuve), la rupture possible d'un barrage en amont, un risque de crue et d'inondation, un tremblement de terre sont autant de risques mentionnés qui menacent l'intégrité de la conduite. Ces phénomènes ont le potentiel de laisser des sections de conduite exposées, sans support, et le poids des canalisations est tel qu'elles risquent de céder.

Selon l'Office national de l'énergie, il y en a eu 750 incidents importants au Canada de 2008 à 2016 (<http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/757181/etude-polytechnique-berge-st-laurent-fleuve-risque-transcanada>)

Une précision de l'ONÉ au BAPE à sa question « Comment l'Office détermine-t-il qu'un pipeline a atteint la fin de sa durée de vie ? » Réponse de l'ONÉ : « 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. » (BAPE DQ 8.1.1).

Le BAPE a aussi posé la question à Trans-Nord : « Quelle est généralement la durée de vie utile de ce type de pipeline en fonction des conditions du milieu d'implantation? Le 2 février 2018, réponse : Trans-Nord « s'engage à exploiter son réseau en toute sécurité, et à améliorer ses opérations en continu par une révision et mise à jour régulière de ses pratiques et processus, ainsi que par des investissements en capital. Étant entretenu adéquatement, la durée de vie de notre pipeline est illimitée. » (BAPE DQ 9)

Est-ce réaliste quand Trans-Nord affirme : « Étant entretenu adéquatement, la durée de vie de notre pipeline est illimitée. » ? (BAPE DQ 8.1.1)

Nos instances doivent exiger une démonstration scientifique et rationnelle pour s'assurer que les meilleures pratiques soient adoptées afin de garantir l'intégrité et la sécurité du pipeline, prévenir les déversements, protéger l'intégrité des territoires concernés et préserver les sources d'eau potable des collectivités.

## **2- La santé publique**

En mars 2015, un rapport de l'Institut National de Santé Publique du Québec (INSPQ) met en lumière les enjeux de santé publique relatifs aux activités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures gaziers et pétroliers et dresse un portrait des risques à la santé humaine lorsque survient un déversement ou une fuite.

Les symptômes possibles chez des populations riveraines exposées sont : céphalées, irritation aux yeux, à la gorge, à la peau et aux voies respiratoires, irritabilité, fièvre, fatigue, nausées, vomissements. «Des anomalies hématologiques, hépatiques, rénales, respiratoires de même que de certaines fonctions neurologiques ont aussi été notées au sein des populations exposées et chez les travailleurs».

([https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1957\\_Enjeux\\_Exploration\\_Exploitation\\_Hydrocarbures.pdf](https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1957_Enjeux_Exploration_Exploitation_Hydrocarbures.pdf))

Un rapport d'experts, commandé par la MRC d'Autray en février 2015, indique que lors d'un déversement, des gaz d'hydrogène sulfuré peuvent être libérés dans l'air. Le sulfure d'hydrogène peut causer une irritation, une insuffisance respiratoire, le coma et la mort. En plus de présenter les symptômes décrits plus haut par l'INSPQ, l'exposition à long terme au benzène et aux hydrocarbures peut être cancérigène. En cas d'incendie ou d'explosion, les conséquences peuvent aller jusqu'à la possibilité de mortalité. ([http://www.covivia.com/img/courriels/2015/02/18\\_RapportImpact.pdf](http://www.covivia.com/img/courriels/2015/02/18_RapportImpact.pdf))

Le 23 janvier 2018 au cours des audiences du BAPE, le président a demandé au Dr Stéphane Perron, médecin de la Direction de la santé publique de Montréal, de faire « un portrait, un bilan de santé des citoyens de Montréal-Est. On sait que le secteur de Montréal-Est est fortement industrialisé. Est-ce que vous avez des études qui permettent de broser un portrait général de la santé de la population ? » a-t-il demandé.

Voici la réponse de l'expert en santé publique : « Il y a une inquiétude qui revient souvent aussi auprès des résidents de Montréal-Est et celle, en fait, de tout l'est de Montréal, c'est souvent au niveau aussi de la santé respiratoire que c'est ressorti, que les gens, surtout les enfants, ont plus de problèmes de santé respiratoire. C'est quelque chose qu'on a corroboré. On a fait des études aussi au début des années 2000 jusqu'à 2007, qui démontraient qu'effectivement il y avait, par rapport à l'ensemble de Montréal, des problèmes de santé respiratoire. Puis une des questions qui revient souvent au niveau de la qualité de l'air, des industries, à Montréal comme partout d'ailleurs dans les régions urbaines, (c'est) l'enjeu relié à la qualité de l'air, puis ça s'applique aussi à Montréal-Est et à Montréal tout court, c'est plus en lien avec le transport. Donc, ceux qui vivent proches des autoroutes, ceux qui vivent collés sur les voies rapides ont plus d'exposition à des problèmes de qualité de l'air, et ça, ça s'applique tant aux gens de Montréal-Est qu'aux gens qui vivent aux abords de l'échangeur Turcot. Ça, on l'a bien documenté aussi. Ce qu'on va voir aussi, c'est une augmentation des problèmes de santé respiratoire et une augmentation des problèmes de santé cardiaque. »

Selon les données fournies dans une lettre du MDDELLC du 25 juillet 2016 et signée de Michel Duquette, ingénieur, « le volume de carburant que CIAM aura à distribuer à l'année 2020 serait d'environ 2,186 milliards de litres (de carburant d'avion), lequel sera réparti entre les trois aéroports desservis de la façon suivante :

- 429 millions de litres par année à l'aéroport Montréal-Trudeau;
- 154 millions de litres par année à l'aéroport Ottawa-MacDonald-Cartier;
- 1 609 millions de litres par année à l'aéroport Toronto-Pearson ».

En cas d'accident majeur, le système de santé du Québec est-il prêt à supporter les frais de santé de court, moyen et de long termes causés par la contamination de l'eau, du sol, de l'air et par l'exposition aux produits toxiques?

Sachant que l'air que respire la population de Montréal Est et de « Montréal tout court » augmente les problèmes de santé respiratoire et cardiaque de sa population, jusqu'où peut-on moralement continuer à hypothéquer la santé et la vie des humains vivant à Montréal pour satisfaire aux besoins de consommation de carburant d'avion ? Qui plus est, pour l'Ontario qui en consommera près de 4 fois la consommation estimée du Québec ?

Le dernier inventaire complet des polluants atmosphériques et des GES, touchant l'ensemble des activités portuaires du Port de Montréal, a été réalisé par Transport Canada et remonte à 2010. Les résultats de l'inventaire de 2017 seront disponibles au public au printemps 2018 a-t-il été dit par le représentant du Port de Montréal. Le président du BAPE serait bien avisé d'inclure cet inventaire 2017 dans son rapport à la Ministre à être déposé le ou vers le 22 mai 2018 au Conseil des ministres.

### **3- La possibilité d'un déversement d'hydrocarbures**

La probabilité d'un déversement d'hydrocarbures transporté par un oléoduc demeure élevée. Selon l'Office national de l'énergie, il y en a eu 750 incidents importants au Canada de 2008 à 2016. Ce sont plusieurs incidents par année et à toutes les années. Où ? Quand ? Comment ? Combien ? Difficile à prévoir mais il y en aura sur nos territoires. (<http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/762446/pipelines-carte-incident-canada-petrole-gaz>)

Un litre de pétrole peut contaminer 1 million de litres d'eau. Ce sont 25 stations de purification d'eau de la grande région de Montréal qui pourraient être affectées en cas d'une importante rupture de Trans-Nord à Oka. 3 millions d'habitants pourraient être touchés en quelque 12 heures.

Selon une étude des enseignants du Centre national de formation en traitement de l'eau, la majorité des stations de purification ne sont pas équipées de censeurs pour détecter la présence d'hydrocarbures et ne sont pas conçues pour les éliminer. Elles sont vulnérables. Selon cette même étude, **IL N'Y A PAS DE PLAN B RÉALISTE EN CAS DE DÉVERSEMENT MAJEUR. COMMME MESURES D'URGENCE ET DE PRÉCAUTION, IL FAUT INTERROMPRE L'ALIMENTATION EN EAU (FERMER LES USINES) ET TROUVER DES SOURCES D'EAU ALTERNATIVES.** (<http://multicentre.cstrois-lacs.qc.ca/images/PGL/pdf/MemoireCNFTE.pdf>)

Une telle situation pourrait causer un état de crise pour fournir de l'eau potable aux collectivités. À ce sujet, il serait peut-être intéressant d'entendre les avis des enseignants du Centre national de formation en traitement de l'eau.

Les plans d'urgence des municipalités et villes riveraines concernées sont-ils adéquats pour faire face à un déversement d'hydrocarbures ? Et sont-ils mis à jour ?

« Le ministère de la Sécurité publique estime que 30% des municipalités du Québec possèdent un plan d'urgence à jour » a confirmé en janvier 2018 une porte-parole du MSP. (<http://www.lapresse.ca/actualites/201801/13/01-5149937-inondations-la-majorite-des-municipalites-na-pas-de-plan-durgence-a-jour.php>)

Peut-on fermer nos usines de purification de l'eau pendant plusieurs jours ?

Qui serait responsable des mesures d'urgence pour assurer la santé, la sécurité et l'approvisionnement en eau potable des collectivités ?

Quelle position la Direction de la santé publique va-t-elle privilégier? Pour l'eau de consommation? Pour les sanitaires ?

Comment allons-nous approvisionner les populations, hôpitaux, écoles, industries, commerces, et systèmes de lutte contre les incendies, etc.?

Avons-nous des sources d'eau alternatives?

Quels seraient les procédés de distribution d'eau potable ?

Le Québec a-t-il les moyens de payer pour la mise en place et le déploiement de plans d'urgence afin de transporter des hydrocarbures à l'usage du Québec ? À l'usage de l'Ontario ?

La situation est à ce point sérieuse que la Communauté métropolitaine de Montréal a confié, en août 2017, le mandat à un groupe de travail « 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 ». Ses recommandations sont attendues pour la fin juin 2018.

Dans l'intérêt public, nous exhortons la Ministre à prendre en considération les recommandations du groupe de travail de la Communauté métropolitaine de Montréal et les avis des enseignants du Centre national de formation en traitement de l'eau.

#### **4- Un déversement d'hydrocarbures en présence de glace**

Selon des experts de l'Institut des sciences de la mer à Rimouski (ISMER), en présence de glace dans les eaux du Golfe Saint-Laurent, rien ne pourrait être fait pour contenir ou nettoyer la nappe de pétrole. « Le pire scénario serait celui d'un déversement qui se produirait pendant la période où il y a présence de glaces, soit de la fin de novembre au mois de mars ou avril. Les difficultés d'intervention seraient pour ainsi dire insurmontables », affirme d'ailleurs Émilien Pelletier, spécialiste de l'océanographie chimique et de l'écotoxicologie » .

(<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/517972/petrole-dans-le-golfe-du-saint-laurent-on-nage-en-eaux-inconnues-constatent-30-chercheurs>)

S'il y avait une rupture d'oléoduc sous la glace comment allez-vous la détecter ?  
Comment allez-vous faire pour récupérer le carburant sous la glace ?

Pour répondre à cette préoccupation, dans une lettre adressée au BAPE le 2 février 2018, Trans-Nord réfère à son plan d'urgence à la section 6.6.2. (page 80).  
([http://tnpi.ca/wp-content/uploads/2017/05/French-TNPI-ERP-for-website\\_Redacted.pdf](http://tnpi.ca/wp-content/uploads/2017/05/French-TNPI-ERP-for-website_Redacted.pdf))

La question demeure sans réponse : comment les moyens proposés - barrages flottants, estacades et autres tactiques - peuvent-ils être efficaces lorsqu'il y a un couvert de glace ?

Il importe que les avis des experts de l'ISMER soient pris en considération par la Ministre.

#### **5- Prises d'eau affectées en cas de déversement d'hydrocarbures**

Selon une modélisation s'appliquant au projet d'oléoduc Énergie-Est, le rapport technique de mai 2015 du groupe d'experts conseils Savaria, commandé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a permis d'estimer qu'en cas de déversement dans la rivière des Outaouais à St-André-d'Argenteuil, la prise d'eau municipale d'Oka aurait été atteinte en 4 heures de propagation du panache. Au-delà de 10 à 12 heures, le nombre de prises d'eau contaminées auraient été de 26, entraînant potentiellement des conséquences dramatiques pour les populations touchées.  
([http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/documents/20150514\\_oleoduc-energie-est\\_rapport.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150514_oleoduc-energie-est_rapport.pdf))

Qu'en serait-il s'il y avait une rupture de Trans-Nord ?

Qu'en serait-il pour les cours d'eau de la grande région de Montréal ?

Qu'en serait-il pour la remise en état des usines de traitement de l'eau ? Qui devrait payer ?

#### **6- La contamination des nappes phréatiques**

Les municipalités qui n'ont pas d'usine de traitement de l'eau potable sur leur territoire pourraient avoir à affronter une contamination de la nappe phréatique alimentant les puits. Un exemple : la contamination de l'eau souterraine à Mercier, par percolation de produits pétroliers entreposés dans des lagunes, a affecté 30 km carrés d'aquifère. Elle a nécessité la construction d'un poste de pompage et de traitement des eaux pour contenir la propagation. Cette situation perdure depuis 50 ans.

Que faire quand la nappe phréatique est contaminée?

Qui paiera pour la décontamination de la nappe phréatique ou pour le forage d'autres puits ?

## **7- Frais en dommages**

Il y aura des frais de recours en dommages, pertes de jouissance, dévaluations des résidences, frais de délocalisation, dévastation irréparable à la faune et à la flore, etc. Les protections des assurances résidentielles ne couvrent pas la contamination de l'eau potable, du sol et des infrastructures d'une résidence. Vérification et consultation faites auprès d'un assureur et d'un conseiller juridique, il serait de la responsabilité de notre municipalité ou ville de prendre des recours légaux quand c'est elle qui alimente les réseaux d'aqueduc. Par ailleurs, si c'était un Act of God, par exemple glissement de terrain, séisme, tornade, ouragan etc., une entreprise pourrait argumenter une non-responsabilité.

Qui paierait pour la remise en état de nos environnements ?

Qui paierait pour les dégâts et les pertes sur les propriétés privées et municipales ?

## **8- L'approvisionnement en eau potable**

Le Plan directeur de l'eau du Conseil des bassins versants de la rivière des Mille-Îles (COBAMIL) a reçu en 2015 l'approbation officielle du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques. Le plan quinquennal du COBAMIL, de 2015 à 2020, a été élaboré et décidé de concert avec le milieu et a pour objet de protéger les ressources en eau de la couronne nord de Montréal. Ce plan cible notamment la protection de l'approvisionnement en eau potable. La ministre ne peut pas ignorer et faire fi des plans que son propre ministère a approuvés.

(<http://www.cobamil.ca/plan-directeur-de-leau>)

Comment la ministre pourrait-elle concilier ses engagements avec l'actuel projet du CIAM ?

## **9- L'augmentation du transport d'hydrocarbures**

Nous avons expliqué plus haut les moyens de transport qui seraient utilisés : pipeline, pétroliers, barges, trains de wagons-citernes et camions-citernes. Avec tous les risques de déversement d'hydrocarbures, d'accidents routiers, ferroviaires, fluviaux et terrestres que comporterait ce transport incessant, sans compter les impacts sur la santé humaine et les nuisances multiples.

Les installations du CIAM auraient une durée de vie de 60 ans a indiqué le promoteur et son bail avec le Port de Montréal est présentement de 45 ans. Dans ces conditions, on peut aussi prévoir que le CIAM pourrait avoir à composer avec l'abandon de Trans-Nord construit en 1952.

Y a-t-il un autre oléoduc en vue ?

Y aura-t-il nécessité de construire un autre oléoduc dans la région de Montréal lors d'une possible fermeture du pipeline Trans-Nord ?

## **10- Les scénarios du pire risque**

Hormis un scénario d'incendie à proximité d'un réservoir du terminal pétrolier sur les installations du CIAM, aucune autre modélisation des pires scénarios n'a été présentée à la population lors des audiences de janvier 2018. Par exemple : séisme, attentat, inondation, incendie, explosion d'un pétrolier, d'une barge autopropulsée ou d'un train de wagons citernes, ou du site des réservoirs du terminal pétrolier.

## **11- L'acceptabilité sociale**

En 2016, le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles déposait le Livre vert sur l'acceptabilité sociale et faisait connaître des orientations en matière d'acceptabilité sociale. Notamment de mettre en place des processus de participation publique à toutes les étapes d'un projet et rappelant que « c'est au gouvernement ultimement qu'il appartient de déterminer les conditions d'autorisation d'un projet en prenant en compte l'acceptabilité qu'il suscite dans la communauté concernée. » C'est le grand Montréal qui est la communauté d'accueil puisque Trans-Nord est en cause.

Ce projet de terminal pétrolier a-t-il fait l'objet d'une information suffisante et raisonnable dans les grands médias afin de favoriser la participation des municipalités et citoyens concernés de la grande région de Montréal considérant ses possibles impacts sur le fleuve Saint-Laurent, les rivières des Prairies, des Mille-Îles et du lac des Deux-Montagnes ? Nous en doutons considérant qu'il n'y a eu qu'une seule séance d'information publique en décembre 2017, dans l'est de Montréal.

## **12- Les droits des peuples autochtones**

Dans son étude d'impact, le promoteur indique : « Aucune communauté autochtone n'est située dans la zone d'étude du projet ou à proximité de celle-ci. »

Tant dans le Livre Vert sur les ressources naturelles du gouvernement du Québec que dans la Déclaration de Nations Unies sur les droits des peuples autochtones - le gouvernement canadien a adhéré à la Déclaration de l'ONU en 2017 - Québec comme Ottawa reconnaissent l'obligation de consulter les communautés autochtones et de les accommoder lorsqu'ils ont connaissance d'un droit ancestral.

(<https://www.mern.gouv.qc.ca/publications/territoire/acceptabilite/LivreVert.pdf>)

([http://www.un.org/esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS\\_fr.pdf](http://www.un.org/esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS_fr.pdf))

En outre, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), partie prenante à ce projet, a fait connaître sa position et ses recommandations dans un rapport de mai 2016. Les territoires des Premières Nations des Mohawks de Kanehsatake et Kahnawake jouxtent des municipalités de la CMM. ([http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/documents/20160602\\_consultationCIAM\\_rapportFinal.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20160602_consultationCIAM_rapportFinal.pdf))

Dans le respect des droits des communautés autochtones et du fait de revendications territoriales connues dans la grande région de Montréal, il nous apparaît requis que les Nations Mohawks de Kahnésatake et de Kahnawake soient consultées.

### **13- La sage économie**

Le projet du promoteur comporte un engagement de 20 emplois permanents dans l'est de Montréal ainsi qu'un revenu annuel de taxes municipales de 190 000 \$ pour les deux terrains vacants et du double après la construction, soit à environ 17 millions de dollars étalés sur 45 ans, durée du bail.

Pourtant, en cas d'un important déversement d'hydrocarbures dans le lac des Deux-Montagnes, les rivières des Mille-Îles et des Prairies et/ou dans Fleuve Saint-Laurent, il surviendrait une crise majeure et coûteuse, potentiellement davantage coûteuse que les retombées annoncées qui ne sont pour le moment que des vues de l'esprit.

L'explosion d'un convoi ferroviaire de pétrole à Lac-Mégantic et ses effets ont marqué la mémoire collective : 47 morts, des problèmes de santé publique, un centre-ville détruit, un environnement souillé et l'eau contaminée. Le déversement de pétrole de Lac-Mégantic serait l'un des pires déversements terrestres survenus en Amérique du Nord. Selon des données divulguées par le ministère du Développement durable et de l'Environnement, près de de 5,7 millions de litres de pétrole ont été déversés dans l'environnement, « affectant l'air, l'eau et le sol ». (<http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/383597/le-pire-deversement-terrestre-en-amerique-du-nord>)

Du fait de la contamination subséquente de la rivière Chaudière, St-Georges et Sainte-Marie en Beauce ainsi que Lévis ont dû mettre en place de prises d'eau temporaires. À Lévis seulement, la facture se serait élevée jusqu'ici à 4,6 millions.

(<https://www.lesoleil.com/actualite/environnement/hydrocarbures-dans-la-chaudiere-levis-se-prepare-a-une-contamination-84b3b90a9db8f6a281993f9d75bd92fa>)

Les effets des investissements consentis par les collectivités et des lois sur la protection des eaux souterraines et de surface, sous la responsabilité du Ministère de l'Environnement depuis sa création en 1979, visant à assurer la préservation de l'eau potable des collectivités, pourraient se trouver mis en péril ou anéantis s'il y avait un déversement majeur de pétrole dans un des grand cours d'eau de la région de Montréal.

### **CONCLUSION**

La Ministre doit aussi veiller à la protection de l'économie des municipalités et villes concernées, préserver la jouissance normale de la vie des populations et la paix sociale.

S'il est important d'alimenter en produits pétroliers l'aéroport de Montréal, la raison nous oblige à conclure qu'il est encore plus vital de préserver l'environnement du Grand Montréal et l'eau potable de millions de personnes. Brader la grande région de Montréal ne devrait pas être une option d'un point de vue de la santé humaine et environnementale.

La ministre Isabelle Melançon ne peut pas ignorer les voix citoyennes et municipales qui s'opposent à ce projet.

L'eau n'est pas un luxe. L'eau est un bien collectif limité qui ne doit pas être sacrifié pour l'enrichissement des entreprises ou pour le bon plaisir de quiconque.

Comprenons bien que nous sommes dépositaires de l'eau !

Nous demandons à la Ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques de rejeter ce projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est.

Nous vous remercions.

Céline Lachapelle et Lucie Massé  
**Au nom d'Action Environnement Basses-Laurentides**

