



équiterre



RÉPONDRE À LA
DEMANDE SANS
AVOIR LE VERTIGE

Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement dans le cadre du
Projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de
carburant aéroportuaire à Montréal-Est

23 février 2018

Table des matières

(Cliquez en haut à gauche du cadre pour mettre à jour automatiquement)

AVANT-PROPOS	3
Présentation d'Équiterre	3
FAITS SAILLANTS	4
NÉCESSITÉ DU PROJET	4
Une demande en hausse	6
Gestion et responsabilité des émissions du secteur aérien	7
POSITION D'ÉQUITERRE SUR LE PROJET DE TERMINAL	8
Éviter, transférer, améliorer.	10
Solutions alternatives à la hausse des importations de kérosène	10
Application d'un test climat	11
LE PIPELINE TRANS-NORD : UNE FEUILLE DE ROUTE PEU RELUISANTE	12
FINANCEMENT DU PROJET	14
RECOMMANDATIONS	14
ANNEXE – INCIDENTS SUR LE PIPELINE TRANS-NORD	15

AVANT-PROPOS

Présentation d'Équiterre

Depuis bientôt 25 ans, Équiterre s'est donné pour mission de proposer des solutions concrètes pour accélérer la transition vers une société où les citoyens, les organisations et les gouvernements font des choix écologiques qui sont également sains et équitables. Très préoccupé par le phénomène des changements climatiques, Équiterre a développé au cours des années une expertise importante en matière de politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il a rapidement identifié les choix de modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire comme les causes principales d'émissions de GES au Québec et a fait de la réduction de la consommation d'hydrocarbures une des solutions privilégiées permettant leur réduction.

En 2018, avec 200 000 sympathisants, 22 000 membres, 200 bénévoles et 40 employés, Équiterre est l'organisme environnemental le plus influent et le plus important au Québec. Possédant 3 bureaux (Montréal, Québec et Ottawa), Équiterre intervient auprès du grand public, mais également sur la scène publique et auprès des décideurs pour que les lois, règlements, politiques ou pratiques favorisent une société juste et durable. Au fil des ans, nous avons participé à de nombreuses consultations publiques sur des enjeux énergétiques comme les audiences de l'Office national de l'énergie sur la ligne 9 d'Enbridge ou le projet Énergie Est de TransCanada. Équiterre a aussi pris part à l'audience préliminaire du BAPE sur Énergie Est au printemps 2016 ainsi qu'à de nombreuses consultations du BAPE à propos d'enjeux énergétiques et de mobilité depuis 2003.

FAITS SAILLANTS

- Les émissions internationales dans le secteur de l'aviation ont crû de 75 % entre 1990 et 2012 : elles sont maintenant équivalentes aux émissions combinées des 129 pays les moins émetteurs dans le monde¹.
- Si rien n'est fait, ces émissions pourraient même tripler d'ici 2050.
- L'Organisation de l'aviation civile internationale s'est engagée à plafonner les émissions des vols internationaux à partir de 2020 et de réduire ses émissions de 50 % d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2005, mais ces objectifs ne seront vraisemblablement pas atteints.
- La communauté internationale appelle à une sortie des énergies fossiles afin de respecter l'Accord de Paris sur le climat
- Le projet permet une augmentation de l'offre de carburant qui pourrait entraîner des émissions 300 fois supérieures aux réductions promises par le promoteur dues au changement de part modale de son approvisionnement.
- Investir dans de nouvelles infrastructures d'énergies fossiles produit des actifs qu'il faut rentabiliser et prolonge notre dépendance aux hydrocarbures
- Un transfert modal des déplacements, pour les déplacements régionaux ou de courtes distances, vers des transports terrestres rapides, fiables et abordables permet de réduire la demande en carburant d'aviation et les émissions de GES associées
- 20 % des destinations en partance de Toronto sont situées à moins de 600 km de route.
- 1 vol sur 5 qui décolle de Montréal est à destination de Toronto.
- Le raccordement au réseau de Pipelines Trans-Nord Inc. pose un risque pour la sécurité : depuis septembre 2016, l'Office national de l'énergie a recensé 36 instances de dépassement de la pression autorisée sur ce pipeline.
- Depuis 2004, l'oléoduc a connu 8 déversements de substances dont 2 au Québec

NÉCESSITÉ DU PROJET

La Corporation Internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) souligne dans son avis de projet que la demande pour les produits pétroliers excède la quantité qui est produite par les raffineries de l'Est du Canada. La région dépend donc des importations maritimes afin de maintenir l'approvisionnement. Le promoteur estime qu'« approximativement 50 % des besoins en kérosène des aéroports est importé par des navires-citernes »².

CIAM poursuit :

Tout laisse présager que les activités et l'achalandage dans les aéroports vont continuer de croître, tout comme les besoins en matière d'approvisionnement en carburant. Les approvisionnements additionnels requis en carburant ne proviendront pas de raffineries locales, mais devront plutôt être importés par des navires-citernes

¹ Organisation de l'aviation civile internationale (2016). Addressing International Aviation Emissions In The Context Of The Paris Agreement, p. 2. Disponible au https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_209_en.pdf

² Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (2017). Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire – Avis de projet. Disponible au http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/PR1.pdf

provenant de différentes régions à travers le monde qui sont de plus en plus éloignées du Québec et de l'Ontario. Il s'avère donc important d'établir un réseau d'approvisionnement en carburant qui soit fiable, sécuritaire et durable, et ce, afin de répondre aux demandes croissantes des compagnies aériennes commerciales et, ultimement, de la population en général³.

Le promoteur soutient que le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est est donc nécessaire pour répondre à la demande croissante en carburant d'aviation et pour accueillir ces importations grandissantes.

Équiterre est pourtant d'avis ainsi que l'augmentation de l'offre en produits pétroliers est incompatible avec l'engagement du Québec de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 % d'ici 2030 par rapport à 1990 et de celui du Canada de limiter le réchauffement climatique sous la barre des 2 °C, voir même 1,5 °C, dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat.

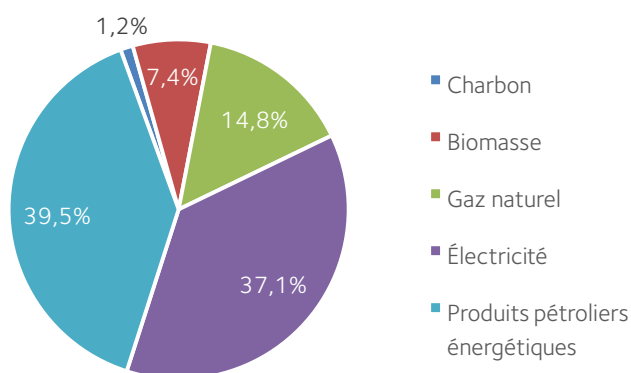
Selon Équiterre, si le Québec veut atteindre ses objectifs de réduction de GES, il doit renoncer à la construction ou à l'agrandissement de toute infrastructure visant à augmenter l'exploration, la production, le transport, la distribution ou la consommation d'une énergie fossile comme le charbon, le pétrole et le gaz naturel.

Actuellement au Québec, 45 % de notre énergie provient de source renouvelable (voir figure 1). Il faut cependant s'attaquer au secteur des hydrocarbures qui composent l'autre part de notre portfolio énergétique si l'on veut réduire nos émissions.

Investir dans de nouvelles infrastructures d'énergies fossiles produit des actifs qu'il faut rentabiliser et prolonge notre dépendance aux hydrocarbures alors qu'il faudrait plutôt chercher à s'en affranchir, tel que confirmé par la communauté internationale^{4 5 6}.

Les hydrocarbures sont non seulement mauvais pour le climat, mais ont un impact sur la santé et la sécurité des écosystèmes et des communautés en cas de déversement. On n'a qu'à penser à l'incident de Lac-Mégantic ou aux catastrophes historiques de Exxon Valdez ou de Deepwater Horizon. On peut débattre longtemps des moyens les plus sûrs pour transporter des hydrocarbures : camion, bateau, pipeline, train, il reste que le risque zéro n'existe pas. Même si leur coût environnemental n'est pas nul, les énergies propres portent cependant bien leur nom : les risques de contamination ou d'accidents sont minimes. À quand un déversement d'énergie solaire ?

Figure 1 – Consommation d'énergie par source au Québec (2013)



³ Corporation Internationale d'avitaillement de Montréal. *Avis de projet*, 19 mars 2014, 18 pages et annexes.

⁴ OECD/IEA et IRENA (2017). Perspectives for the energy transition – investment needs for a low-carbon energy system. Disponible en ligne au : <https://www.iea.org/publications/insights/insightpublications/PerspectivesfortheEnergyTransition.pdf>

⁵ Cherif, R., Hasanov, F., and Husain, A. M. (12 Septembre 2017). End of the Oil Age: Not Whether But When. Disponible en ligne: <https://blogs.imf.org/2017/09/12/end-of-the-oil-age-not-whether-but-when/>.

⁶ The World Bank (12 décembre 2017). World Bank Group Announcements at One Planet Summit. Disponible au: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/12/12/world-bank-group-announcements-at-one-planet-summit>

Le Québec est aussi un importateur net d'hydrocarbures. Tel que mentionné précédemment, l'approvisionnement du Québec et de l'Ontario en carburant d'aviation dépend d'importations. Réduire notre utilisation de carburant fossile permettrait donc d'améliorer la balance commerciale du Québec. La prochaine section examine de plus près la demande intérieure et internationale en carburant d'aviation.

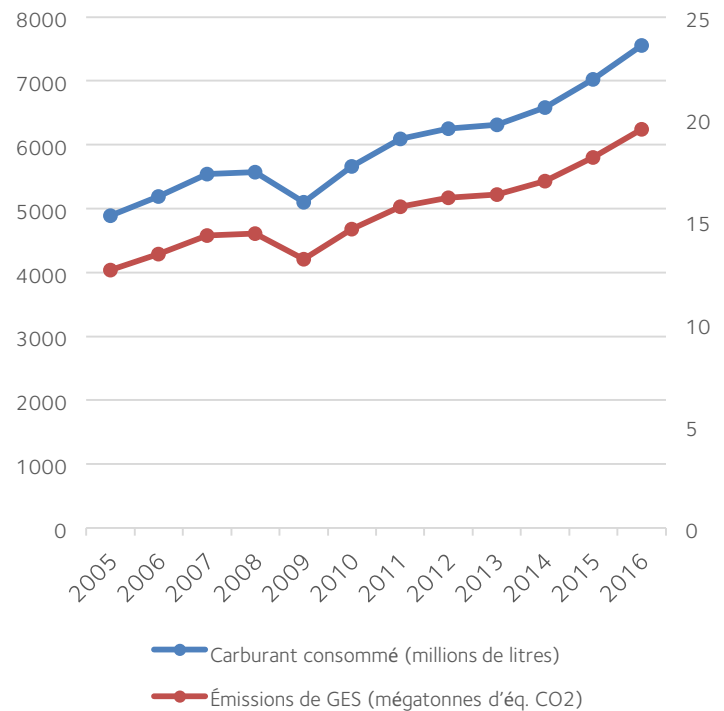
Une demande en hausse

Équiterre partage l'avis du promoteur selon lequel le secteur du transport aérien continuera de croître dans les prochaines années tout comme les besoins en approvisionnement de carburant.

Selon le dernier rapport annuel du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, la quantité de carburant consommé par l'aviation nationale et internationale a augmenté de 55% depuis 2005, au même rythme que les émissions de gaz à effet de serre (GES)⁷ (voir figure 2).

L'Association internationale du transport aérien (IATA) prévoit que le nombre de passagers doublera d'ici 2036 pour atteindre 7,8 milliards de voyageurs⁸. Et un vol est particulièrement vorace en émissions : un vol direct aller-retour Montréal-Paris générera 2,1 tonnes de GES⁹, soit le cinquième d'un québécois ou d'une québécoise sur une année¹⁰.

Figure 2 – Aviation – Résultats annuels des opérations nationales et internationales, Canada, 2005–2016



⁷ Gouvernement du Canada (2017). Rapport annuel de 2016 – Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, p. 4. Disponible au http://publications.gc.ca/collections/collection_2018/tc/T40-3-2016-fra.pdf

⁸ Association internationale du transport aérien (24 octobre 2017). 2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion. Disponible en ligne :

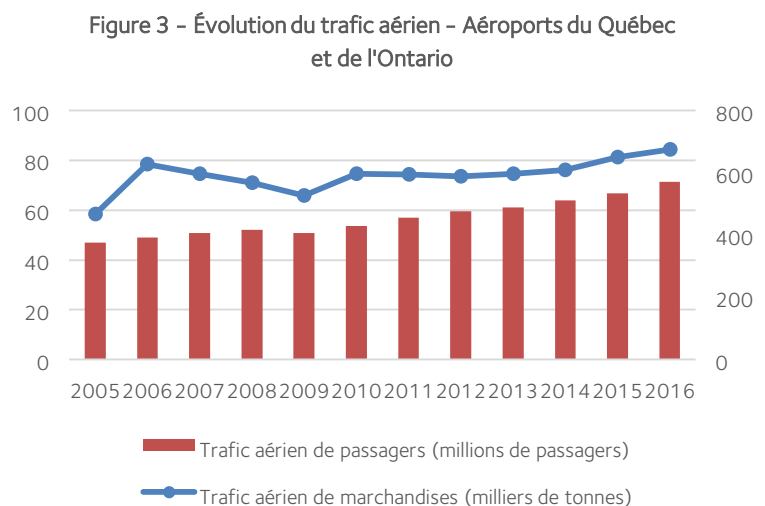
<http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>

⁹ Less Emissions Inc. (2018). Offset my flight. Disponible en ligne : <https://www.less.ca/en-ca/flights.cfm>

¹⁰ Un Québécois moyen émet en moyenne 9,7 t de GES par année. Données tirées de : Institut de la statistique du Québec (2017).

Population du Québec, 1971–20xx. Disponible au http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/qc_1971-20xx.htm et Gouvernement du Canada (2017). Émissions de gaz à effet de serre par province et territoire. Disponible au : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre-province-territoire.html>

À titre d'exemple, en 2016, l'aéroport Trudeau à Montréal a accueilli un nombre record de 16,6 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 1,1 million ou 6,9 % par rapport à 2015. Il s'agit aussi d'une septième hausse annuelle consécutive du trafic passager¹¹. Le transport aérien au Québec et en Ontario est aussi en hausse constante depuis les dernières années (voir figure 3)¹².



Gestion et responsabilité des émissions du secteur aérien

Si les vols intérieurs sont comptabilisés dans le pays d'origine, les vols internationaux ne font cependant pas partie de l'Accord de Paris et ne sont pas comptabilisés au niveau national. C'est plutôt l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui se charge de proposer des mesures afin de réduire les émissions des GES dans le secteur de l'aviation. Cependant, ces mesures sont encore timides. En 2010, l'OACI s'est engagée à plafonner les émissions des vols internationaux à partir de 2020 et de réduire ses émissions de 50 % d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2005. Elle souhaitait aussi augmenter l'efficacité de ses carburants de 2% par année.

Malgré les efforts de réduction, les résultats ne sont cependant pas au rendez-vous¹³ et les émissions continuent de grimper. Non seulement les émissions internationales ont elles crû de 75 % entre 1990 et 2012, elles sont maintenant équivalentes aux émissions combinées des 129 pays les moins émetteurs dans le monde¹⁴. Si rien n'est fait, les émissions pourraient même tripler d'ici 2050.

La figure 4 montre les projections de l'OACI¹⁵ qui révèlent un déficit de 1 039 Mt d'ici 2050 pour atteindre un plafonnement des émissions. L'organisation suggère que cet écart pourrait être comblé par la conversion aux biocarburants,¹⁶ mais même une conversion de 100% du carburant conventionnel par des alternatives plus écologiques

¹¹ Aéroports de Montréal (2017). Rapport annuel 2016. Disponible au http://www.admtl.com/sites/default/files/8669D_RA2016_FRA_Fr1.pdf

¹² Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2017). Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, Transport aéroportuaire. Disponible au http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPEROEYJLF28-471331446457KQx6&p_lang=1&p_id_raprt=3412

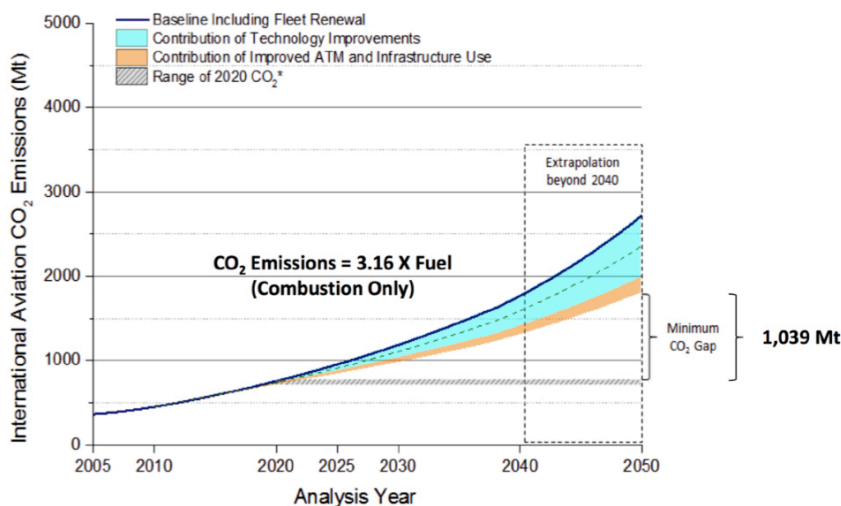
¹³ International Council on Clean Transportation (2015). Fuel efficiency trends for new commercial jet aircraft: 1960 to 2014. Disponible au : <https://www.theicct.org/publications/fuel-efficiency-trends-new-commercial-jet-aircraft-1960-2014>

¹⁴ Organisation de l'aviation civile internationale (2016). Addressing International Aviation Emissions In The Context Of The Paris Agreement, p. 2. Disponible au https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_209_en.pdf

¹⁵ Figure tirée de: Organisation de l'aviation civile internationale (2017). On Board A Sustainable Future. 2016 Environmental Report, p. 17. Disponible au <https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/ICAO%20Environmental%20Report%202016.pdf>

¹⁶ Idem, p. 18.

Figure 4 – Tendances des émissions de CO₂ de l’aviation internationale, 2005 à 2050



parviendrait à peine à combler ce déficit. Cette hypothèse se heurte à un défi technologique et économique. Pour l’instant, les carburants commerciaux alternatifs ne contiennent qu’une fraction de source renouvelable¹⁷.

L’OACI estime aussi que pour y arriver, en 2035, il faudra construire des bioraffineries au rythme de 328 par année à un coût de 29 à 115 milliards US\$ par année¹⁸. C’est sans compter la question de la provenance de toute la biomasse qui sera nécessaire pour produire ces carburants.

Il a par-contre des progrès encourageants comme l’annonce récente d’une vol Los Angeles-Melbourne de la compagnie Quatas avec à son bord 10 % d’agrocarburant produit par une compagnie québécoise du nom d’Agrisoma¹⁹. Nous sommes d’avis que ces technologies vont devenir de plus en plus présentes dans le monde de l’aviation, même si elle ne peuvent à elles seules combler le fossé qui nous sépare d’un plafonnement d’émissions.

Pour pallier aux dépassements des émissions au-delà des niveaux de 2020, l’OACI a mis sur pied en 2016 un système de compensation carbone volontaire dont la première phase s’étendra de 2021 à 2026. La bonne nouvelle est que 73 états représentant 87,7 % de l’activité mondiale en aviation s’y sont joint volontairement, dont le Canada²⁰. Même si les émissions sont compensées, cela ne règle cependant pas le problème de la croissance des émissions à la source et cela induit des dépenses supplémentaires pour les exploitants d’aéronefs qui doivent acheter les compensations carbone.

POSITION D’ÉQUITERRE SUR LE PROJET DE TERMINAL

Le projet de la Corporation Internationale d’avitaillement de Montréal (CIAM) propose :

- Construction d’un terminal maritime de transbordement de carburant aéroportuaire qui comprend
 - 8 réservoirs qui permettront de stocker 160 millions de litres de kérosène, en bordure du fleuve Saint-Laurent (donc 5 réservoirs pour une capacité de 110 millions de litres et éventuellement, selon la croissance de la demande, 3 autres réservoirs seraient ajoutés pour atteindre une capacité totale de 160 millions de litres).

¹⁷ Idem.

¹⁸ Idem, p. 19

¹⁹ CODÈRE, J.-F. (26 janvier 2018). Du biocarburant québécois dans un vol entre Los Angeles et Melbourne. Disponible au : <http://www.lapresse.ca/affaires/economie/transports/201801/26/01-5151583-du-biocarburant-quebecois-dans-un-vol-entre-los-angeles-et-melbourne.php>

²⁰ Organisation de l’aviation civile internationale (2018). Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA). Disponible au : <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx>

- 24 à 36 navires pétroliers de plus annuellement, contenant chacun de 30 à 55 millions de litres de carburant
 - La fréquence des livraisons de kérosène au terminal maritime de Montréal est estimée à tous les 15 jours
 - une barge (représentant approximativement 90 000 barils) par mois sera chargée, pour une période de 9 mois par année, en direction du port d'Hamilton
- Construction d'une nouvelle installation pour le chargement de wagons et de camions-citernes
 - une connexion ferroviaire à la voie principale du Canadien National (CN);
 - six voies pour supporter 52 wagons;
 - Le carburant acheminé au terminal projeté serait amené par bateau et ensuite chargé à bord de convois ferroviaires (7300 à 10 950 wagons-citernes par année), de camions ou de barges, pour alimenter Ottawa et Toronto.
- Construction d'un nouveau pipeline d'une longueur d'environ 7 km (30 cm diamètre) entre le terminal et un pipeline existant appartenant à Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI)

Le projet propose donc la construction d'infrastructures maritimes, ferroviaires, pipelinière ainsi que 8 réservoirs d'entreposage qui permettront un accroissement de la capacité de transport de carburant. Une fois construites, il faudra rentabiliser ces infrastructures ce qui nous enferme dans une logique de continuité et même d'accroissement (dans le cas de la phase 2 de construction des réservoirs) de l'offre en carburant pour les prochaines dizaines d'années encore.

Le promoteur affirme aussi que le projet permettra de diminuer les émissions liées au transport de carburant de 5 600 tonnes/an CO₂eq en ayant recours à 10 000 wagons et 11 000 camions-citernes de moins entre Québec et Montréal par an.

Par contre, les deux phases de construction vont produire 4834 et 3753 tonnes de CO₂eq pour un total de 8587 tonnes de CO₂eq²¹ en début de projet.

De plus, selon les chiffres de CIAM, la demande en carburants Jet A et Jet A-1 aux aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa au cours des cinq dernières années (2013 à 2017) a augmenté de 671,3 millions de litres de carburant²². Ce volume correspond à des émissions 1 697 098 tonnes de CO₂eq²³ pour une moyenne d'augmentation de 339 420 tonnes de CO₂eq par année. C'est 300 fois plus que les réductions promises par le promoteur dû au changement de part modale de son approvisionnement.

²¹ Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (Juin 2016). Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, pagination diverse.

²² Corporation internationale d'avitaillement de Montréal. Compléments d'information – séances du 23 janvier 2018, janvier 2018, 13 pages.

²³ Estimation des émissions du carburant à 2,528 kg CO₂eq par litre de carburant (« Jet fuel ») selon U.S Energy Information Administration (2 février 2016). Carbon Dioxide Emissions Coefficients by Fuel. Disponible au : https://www.eia.gov/environment/emissions/co2_vol_mass.php

Donc même si le présent projet permet une diminution des émissions dues au transport du carburant jusqu'aux aéroports, la hausse du volume transporté que permet l'augmentation de la capacité d'entreposage annule les bénéfices.

Éviter, transférer, améliorer.

Équiterre croit que la construction de nouvelles infrastructures de transport d'hydrocarbures doit être évitée. Plutôt que de continuer à répondre à la demande croissante en carburant et de continuer à augmenter les émissions dues à l'aviation, Équiterre croit qu'il faut structurer la réduction de la dépendance aux hydrocarbures dans ce secteur autour de l'approche hiérarchisée «Éviter-Transférer-Améliorer» (Avoid-Shift-Improve) :

1. Éviter : diminuer le besoin et la distance des déplacements
2. Transférer : accroître la part d'utilisation des modes de transports moins énergivores par unité transportée
3. Améliorer : améliorer l'efficacité énergétique des avions, optimiser les processus et diminuer l'intensité carbone des carburants

Pour Équiterre, il faut concentrer les efforts sur « Éviter » et « Transférer » pour ensuite « Améliorer » la demande résiduelle. L'inverse est trop risqué, car l'amélioration de l'efficacité risque de cautionner une hausse du nombre de vols et de passagers, ce qui complique l'opération d'« Éviter » et de « Transférer ».

Comme nous l'avons vu plus haut, les solutions du secteur de l'aviation se concentrent pour l'instant cependant presque exclusivement sur le volet «Améliorer» :

- Rendement du carburant
- Renouvellement et modernisation de la flotte
- Opérations aériennes plus efficaces
- Amélioration des capacités de la gestion du trafic aérien
- Carburants de remplacement
- Activités au sol des aéroports et utilisation de l'infrastructure²⁴

Même l'OACI avoue que «même avec les scénarios de prévision les plus ambitieux du point de vue technologique, ce gain anticipé en efficacité par des mesures technologiques et opérationnelles ne compense pas la croissance prévue dans les émissions induites par la demande²⁵». Il faut donc miser sur limiter les déplacements ou leur distance, et ensuite trouver des modes de transport alternatifs moins polluants.

Solutions alternatives à la hausse des importations de carburant

Une façon de réduire la demande en carburant est donc d'effectuer un transfert modal des déplacements : plutôt que de prendre l'avion, on offre des transports terrestres rapides, fiables et abordables. Plusieurs projets en ce sens sont sur la

²⁴ <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-reduire-gaz-a-effet-de-serre-aviation-menu-3007.htm#s5>

²⁵ Environment Section, Air Transport Bureau, Organisation de l'aviation civile internationale (2009) GIACC/4, p.12. Disponible au : https://www.icao.int/environmental-protection/GIACC/Giacc-4/CENV_GIACC4_IP1_IP2%20IP3.pdf

table. Par exemple, le projet de voies dédiées de VIA Rail entre dans le corridor Québec/Windsor²⁶, l'idée d'un lien rapide Québec-Montréal, un train haute vitesse Toronto-Windsor²⁷ ou encore le projet de Hyperloop entre Montréal et Toronto²⁸. Une analyse des vols intérieurs nous montre d'ailleurs que la liaison la plus achalandée est la voie Montréal-Toronto (voir encadré). En offrant un transport terrestre efficace et à faibles émissions, il serait donc possible de déplacer une partie, peut-être même une partie importante, des voyageurs de l'avion vers le train !

Opportunités de transfert modal pour les vols au départ de Toronto (YYZ, YTZ) et Montréal (YUL)

Vols quotidiens en partance de Toronto (moyenne saisonnière quotidienne)²⁹ :

- 125 vols ou 20 % des destinations sont situées à moins de 600 km de Toronto

Vols quotidiens en partance de Montréal (moyenne saisonnière quotidienne)³⁰ :

- 58 vols Montréal – Toronto : 19% des vols quotidiens directs de YUL
- 18 vols Montréal – Québec
- 9 vols Montréal – Ottawa

Sur un total de 309 vols quotidiens en moyenne.

Ces trois destinations totalisent 27,5% des vols quotidiens directs au départ de YUL.

Application d'un test climat

Québec a récemment publié son projet de Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets. Équiterre s'est réjoui de l'intégration d'un critère d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les études d'impact sur l'environnement que devront transmettre les initiateurs de projet. Même si ce règlement n'est pas encore en œuvre et ne sera pas appliqué rétroactivement, nous estimons tout de même que l'évaluation des émissions de GES anticipées d'un projet doit couvrir notamment la construction, l'opération, la fin de vie et les impacts en amont et en aval associés au projet (y compris les émissions de GES en dehors du Québec). Cette évaluation des émissions de GES du projet doit suivre les cibles à long terme du Québec et du Canada et des recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

²⁶ Via Rail (2016). Projet de VIA Rail pour des voies dédiées. Disponible au : <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>

²⁷ MOORE, Oliver (19 mai 2017). Ontario high-speed rail could be on track for 2025, adviser says. Disponible au : <https://www.theglobeandmail.com/news/national/ontario-plans-high-speed-train-between-toronto-and-windsor/article35056460/>

²⁸ Radio-Canada (14 juin 2017). Hyperloop : un lien rapide entre Montréal et Toronto. Disponible au : <http://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/radio-canada-cet-apres-midi/segments/entrevue/27532/hyperloop-transport-montreal-toronto-saunier>

²⁹ Aéroport Pearson – Airlines and Destinations
<https://www.torontopearson.com/en/flights/InternationalDestinations/##>

³⁰ Chiffres compilés à partir de : Aéroports de Montréal (2017). Rapport annuel 2016. Disponible au http://www.admtl.com/sites/default/files/8669D_RA2016_FRA_Fr1.pdf et ADM – Destinations directes <http://www.admtl.com/fr/vols/destinations-directes>

Équiterre estime donc que le BAPE devrait considérer l'impact climatique du présent projet dans son ensemble en tenant compte du contexte canadien et international des engagements de lutte aux changements climatiques.

Au niveau fédéral, l'Office national de l'énergie (ONÉ) avait par exemple décidé d'évaluer les émissions en amont et en aval du projet d'oléoduc Énergie Est³¹ même si cette évaluation ne faisait pas partie de son mandat officiel.

dans le cadre de la consultation sur la modernisation des évaluations environnementales, Équiterre a aussi recommandé que l'Office national de l'énergie assure la prise en compte de projets de rechange visant à produire, à transporter et à distribuer l'énergie³². Nous estimons que le BAPE pourrait inviter le gouvernement à considérer les alternatives au présent projet dans sa décision. Le présent projet répond à une hausse de la demande qui est présentée comme inéluctable. Nous souhaitons au contraire que le Québec s'engage proactivement à diminuer la demande en carburant d'aviation, et plus largement, en combustibles fossiles.

LE PIPELINE TRANS-NORD : UNE FEUILLE DE ROUTE PEU RELUISANTE

Une des composantes du projet de CIAM implique la construction d'un nouveau pipeline entre le terminal et un pipeline existant appartenant à Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI).

Ce pipeline circule d'est en ouest, de Montréal à Oakville en Ontario et transporte 172 900 barils par jour de produits pétroliers raffinés tels l'essence, le diesel, le carburant d'aviation et l'huile à chauffage³³. La construction de la conduite de l'Ontario vers le Québec, incluant l'embranchement latéral vers Ottawa, s'est faite dans les années 50 et une branche a été ajoutée dans les années 60 pour rejoindre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Ce pipeline est interprovincial et est donc sous la responsabilité de l'Office national de l'énergie (ONÉ).

La compagnie Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) a fait preuve de manquements dans la gestion de son pipeline Trans-Nord à plusieurs reprises ces dernières années. Équiterre a comptabilisé 83 incidents sur ce pipeline depuis 2004 dont 35 au Québec ainsi que 8 déversements de substances dont 2 au Québec pour la même période pour un total de 148,1 mètres cubes de substances (932 barils)³⁴. Les incidents des 10 dernières années sont détaillées dans l'annexe.

³¹ Office national de l'énergie (23 août 2017). Profil d'évaluation élargi pour Énergie Est. Disponible au https://www.canada.ca/fr/office-national-energie/nouvelles/2017/08/profil_d_evaluationelargipourenergieest.html

³² Équiterre (2017). Mémoire d'Équiterre au Comité d'experts sur la modernisation de l'Office national de l'énergie. Disponible au <http://equiterre.org/publication/presentation-dun-memoire-dequiterre-au-comite-dexperts-sur-la-modernisation-de-loffice-n>

³³ Pipelines Trans-Nord Inc. (s.d.) Nos pipelines. Disponible au <http://tnpi.ca/fr/our-pipelines/>

³⁴ National Transportation Safety Board (2018). Pipeline data. Disponible au <http://www.tsb.gc.ca/eng/stats/pipeline/index-ff.asp> et Office national de l'énergie (2018). Les données sur les incidents. Disponible au <http://www.nbe-one.gc.ca/sftnvrnmnt/sft/dshbrd/mp/dt-fra.html>

En octobre 2016, le quotidien La Presse rapportait que des citoyens avaient eu la surprise de découvrir durant l'été une section du pipeline Trans-Nord à l'air libre près de Hudson, à l'ouest de Montréal.³⁵ Les documents transmis au BAPE par l'ONÉ soulignent effectivement que PTNI avait décelé 13 incidents de pipeline à découvert suite à une exigence de l'ONÉ³⁶. Ce pipeline vieillissant traverse aussi le Parc national d'Oka, la rivière des Outaouais, la rivière des Mille-Îles et la rivière des Prairies. Un déversement menacerait ainsi l'eau potable de plus de 2 millions de personnes³⁷³⁸.

PTNI opère aussi régulièrement son pipeline au-delà de la limite de pression permise par l'ONÉ ce qui est d'autant plus inquiétant que celui-ci a maintenant plus de 60 ans.

En 2009 et 2010, l'Office avait rendu trois ordonnances de sécurité pour tenter de remédier aux causes de plusieurs incidents de déversement et de surpression sur le réseau de PTNI³⁹. Les ordonnances demandaient à PTNI de réduire la pression maximale d'exploitation de son réseau afin d'en assurer la sécurité. Depuis, des dépassements fréquents de la pression maximale autorisée ont continué.

En septembre 2016, l'ONÉ a rendu une quatrième ordonnance de sécurité. La compagnie devait entre autres réduire immédiatement la pression d'exploitation de 10 à 30 % selon les tronçons⁴⁰. Deux membres de l'Office allaient plus loin, soutenant que :

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. 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. (...) [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 [la norme canadienne sur les réseaux de canalisations de pétrole et de gaz]⁴¹.

³⁵ Côté, Charles (6 octobre 2016). Pipeline Trans-Nord : permis renouvelé malgré des incidents récurrents. Disponible au : <http://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201610/05/01-5027866-pipeline-trans-nord-permis-renouvele-malgre-des-incidentes-recurrents.php>

³⁶ Office national de l'énergie. Réponses aux questions du document DQ8, s. d., 7 pages.

³⁷ Adapté de : Savaria Experts-Conseils (2015). Premier rapport technique. Mise en service de l'oléoduc Énergie Est de TransCanada - Impacts d'un déversement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Disponible au : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150514_oleoduc-energie-est_rapport.pdf

³⁸ Adapté de : Environmental Defence Canada (2016). Énergie Est - Une menace à l'eau potable. Disponible au : http://equiterre.org/sites/fichiers/energie_est_-_une_menace_a_leau_potable.pdf

³⁹ Office national de l'énergie. Ordonnances de sécurité SG-T217-04-2009, SG-T217-01-2010 et SO-T217-03-2010, Ordonnance de sécurité modificatrice AO-001-SO-T217-03-2010, Incidents de surpression et de mise à nu de la canalisation, 20 septembre 2016, 5 pages et annexes.

⁴⁰ Office national de l'énergie (24 octobre 2016). Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) – Ordonnance de sécurité modificatrice AO-001-SO-T217-03-2010 et lettre de PTNI datée du 21 septembre 2016. Disponible au <https://www.neb-one.gc.ca/sftnvrnmnt/cmplnc/rprts/brdltrrd/2016/SO-T217-03/so-t217-03-2010-ao-002-fra.html?=&wbdisable=true>

⁴¹ Office national de l'énergie (20 septembre 2016). Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) – Ordonnances de sécurité SG-T217-04-2009, SG-T217-01-2010 et SO-T217-03-2010 – Ordonnance de sécurité modificatrice AO-001-SO-T217-03-2010 – Incidents de surpression et de mise à nu de la canalisation. Disponible au <https://www.neb-one.gc.ca/sftnvrnmnt/cmplnc/rprts/brdltrrd/2016/SO-T217-03/so-t217-006-ao-001-32-fra.html>

Depuis cette date, l'ONÉ a recensé 36 instances de dépassement de la pression autorisée.

Équiterre est d'avis que PTNI devrait cesser d'opérer son pipeline Trans-Nord jusqu'à ce que le projet de loi C-69 sur la modernisation des processus d'évaluation environnementale (dont l'Office national de l'énergie fait l'objet) soit complété afin qu'un organisme indépendant, neutre et crédible puisse assurer un encadrement efficace pour la sécurité des pipelines. Pour cette raison, Équiterre recommande de ne pas permettre le transport de produits pétroliers via le pipeline Trans-Nord jusqu'à ce que cette nouvelle instance de réglementation soit mise en place et ait pu attester de la sécurité de ce pipeline.

FINANCEMENT DU PROJET

Équiterre s'oppose fermement à toute utilisation de fonds provenant du Fonds vert étant donné qu'ultimement, il ne permet pas de réduire les émissions de GES, mais bien à construire les infrastructures qui accueilleront une hausse de la demande.

RECOMMANDATIONS

- Équiterre est d'avis que l'augmentation de l'offre en produits pétroliers est incompatible avec l'engagement du Québec de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 37,5 % d'ici 2030 par rapport à 1990 et de celui du Canada de limiter le réchauffement climatique sous la barre des 2 °C, idéalement 1,5 °C, dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat. Le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est ne devrait donc pas aller de l'avant.
- Équiterre croit que la construction de nouvelles infrastructures de transport d'hydrocarbures doit être évitée. Plutôt que de continuer à répondre à la demande croissante en carburant et d'augmenter les émissions dues à l'aviation, Équiterre croit que le gouvernement doit être proactif et doit identifier des alternatives qui permettront de diminuer la demande en carburant.
- Équiterre propose de structurer la réduction de la dépendance aux hydrocarbures dans ce secteur autour de l'approche hiérarchisée «Éviter-Transférer-Améliorer». Un transfert modal des déplacements vers des transports terrestres rapides, fiables et abordables permettrait de nous diriger vers une diminution de nos émissions plutôt que d'en accompagner la croissance en construisant des infrastructures qui accueillent une hausse de l'offre comme le présent projet.

ANNEXE – INCIDENTS SUR LE PIPELINE TRANS-NORD

Types d'incident	Date de l'événement signalé	Centre habité le plus près	Province
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/2/2009	Saint-Eustache	Québec
Déversement de substance	10/5/2009	Marionville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	1/27/2010	Oakville	Ontario
Déversement de substance (189 barils)	2/27/2010	Laval	Québec
Déversement de substance (566 barils)	3/16/2010	Oakville	Ontario
Déversement de substance	7/14/2010	Montréal	Québec
Déversement de substance (158 barils)	8/23/2010	Williamstown	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	1/31/2011	Toronto	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/17/2011	Toronto	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	4/23/2012	Toronto	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/1/2013	Montréal	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/25/2013	Montréal	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/25/2013	Montréal	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/2/2014	Oakville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/29/2014	Pas spécifié	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	1/9/2015	Bowmanville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	3/31/2015	Cornwall	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	1/13/2016	Oakville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/29/2016	Saint-Lazare	Québec
Blessure grave (Office ou BST), Incendie	9/28/2016	Burlington	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/25/2017	Whitby	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/25/2017	Pickering	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/25/2017	Newcastle	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/25/2017	Newtonville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/26/2017	Napanee	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	6/26/2017	n/a	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/11/2017	Gananoque	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/12/2017	Napanee	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/12/2017	Brockville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	7/31/2017	Ficko	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec

Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	8/31/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/7/2017	Laval	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/7/2017	Hudson	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/7/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/12/2017	Toronto	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/12/2017	Hamilton et Toronto	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/12/2017	Ingleside	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/12/2017	Bowmanville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/12/2017	Oakville	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/12/2017	Localisations multiples en Ontario	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/21/2017	Milltown	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/22/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/22/2017	Montreal Est	Québec
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/22/2017	Clarkson	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/25/2017	Ingleside	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/25/2017	Maitland	Ontario
Exploitation au-delà des tolérances de fabrication	9/27/2017	Trenton	Ontario