



Mémoire déposé au Bureau d'audiences  
publiques sur l'environnement (BAPE)

Concernant le projet de construction de réservoirs  
additionnels d'entreposage de produits liquides par  
la compagnie Canterm Terminaux Canadiens

Corporation de développement de l'Est (CDEST)

Mars 2006

## 1.0 Présentation de la Corporation de développement de l'Est

La Corporation de développement de l'Est (CDEST) a pour mission de promouvoir la revitalisation de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve en entreprenant toutes études, démarches ou actions qui visent à favoriser la planification et le développement économique communautaire du milieu.

Elle réalise sa mission en privilégiant les actions mises en œuvre en concertation et en partenariat avec les divers acteurs du milieu et en tenant compte de l'ensemble de la collectivité dans une perspective de création et de partage de la richesse.

La CDEST agit auprès des entreprises privées, des travailleurs autonomes, des entreprises d'économie sociale et des organismes communautaires afin de stimuler l'économie locale. Organisme agréé centre local de développement (CLD) pour son territoire, la CDEST met également son expertise à contribution au sein de nombreux groupes et comités qui oeuvrent au développement local de son territoire.

Enfin, la CDEST intervient en développement de la main-d'œuvre auprès des jeunes résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve âgés de 16 à 35 ans en leur dédiant les services du Carrefour jeunesse-emploi Hochelaga-Maisonneuve.

## 2.0 Intérêt porté au projet

De par sa mission et son mandat de développement économique communautaire, la CDEST est concernée et préoccupée par le projet de construction de nouveaux réservoirs de produits pétroliers par la compagnie Canterm Terminaux Canadiens. Quoique le projet d'expansion de l'entreprise soit localisé à la marge de notre territoire d'intervention, les impacts prévisibles sur la santé, la sécurité et la qualité de vie des résidents concernent bon nombre de citoyens situés dans le quartier Mercier-Est, qui fait partie intégrante de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve.

De plus, compte tenu que nous privilégions une approche intégrée et concertée de la planification et du développement local, il nous apparaît de notre responsabilité de vous transmettre nos préoccupations ainsi que celles de nos membres et de plusieurs de nos partenaires concernant ce projet.

### 3.0 Préoccupations liées au projet

Après avoir assisté à la première partie des audiences publiques et avoir consulté quelques-uns des nombreux documents mis à la disposition du public sur le projet de la compagnie Canterm, la CDEST désire porter à votre attention une série de préoccupations concernant plus spécifiquement cinq aspects du projet: les retombées économiques locales; les impacts sur la santé, la sécurité et la qualité de vie des citoyens; l'accroissement du risque d'accidents majeurs; la prise en compte des effets cumulatifs; la planification et l'évolution du développement du territoire.

#### 3.1 Les retombés économiques locales

En matière de développement économique local, la CDEST privilégie une approche de développement qui se caractérise par une démarche territoriale intégrée qui prend en compte à la fois les intérêts économiques et sociaux, et qui favorise une large participation de la communauté dans le choix des orientations et des actions de développement et de revitalisation de son territoire. Dans le Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) réalisé et adopté conjointement par la CDEST et l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, nous privilégions notamment un développement économique à forte concentration de main-d'œuvre et un développement assurant une bonne interface avec les secteurs résidentiels.<sup>1</sup>

Dans le cas du projet de Canterm, même s'il est situé sur le territoire de la ville de Montréal-Est, nous nous préoccupons particulièrement des retombées économiques pour la communauté locale, notamment celle de Mercier-

---

<sup>1</sup> Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE 2005-2008), Stratégie de développement économique, Arrondissement de Mercier-Hochelaga – Maisonneuve, CDEST, 2005. p137 et 138.

Hochelaga-Maisonneuve, puisqu'un important bassin de population et de travailleurs y habitent.

Dans l'étude d'impact produite par le promoteur, sur un total de 132 pages, sans compter les multiples annexes et rapports supplémentaires exigés par la commission, moins d'une page est consacrée aux retombées économiques. Sans vouloir ici remettre en question les données ou les quelques chiffres avancés par le promoteur, il est surprenant qu'aucune méthodologie ne vienne appuyer cette trop courte évaluation des retombées économiques. Rien ne nous permet d'ailleurs de juger du type ou de la qualité des emplois créés, de leur pérennité ou encore des possibilités d'emploi pour les travailleurs locaux.

Malgré qu'il s'agisse d'un investissement de plus de 35 millions de dollars, le projet ne créerait qu'une dizaine de nouveaux emplois permanents dans une entreprise qui n'en compte que 18 ou 25 (selon les documents consultés). Rien ne nous permet de croire que les 100 emplois temporaires créés durant la phase de construction ou les 10 emplois permanents seront occupés par des travailleurs locaux. Aucune mesure telle qu'une politique locale d'embauche ou des ententes avec des organismes d'employabilité ne vient soutenir leurs intentions.

L'évaluation des retombées économiques indirectes pour la communauté locale est à peine documentée, aucune méthode ou argument ne vient étayer ou soutenir leur prétention à ce sujet. Rien de précis n'est présenté afin de démontrer que l'entreprise privilégiera le marché local notamment pour la main-d'œuvre et les autres services nécessaires à l'exploitation de l'entreprise.

Par conséquent, il nous semble que les avantages et les retombées économiques pour la communauté locale soient bien faibles en comparaison des inconvénients, des risques technologiques et des impacts négatifs sur les conditions de vie des populations avoisinantes.

### **3.2 Les impacts sur la santé et la qualité de vie des populations**

À la lecture des divers documents fournis par le promoteur et par les divers intervenants participant aux audiences publiques, il est prévisible que ce projet aura des incidences négatives sur la santé et la qualité de vie des citoyens vivant à proximité du site. Une des questions que l'on doit se poser, est à savoir si les impacts d'un tel projet sont acceptables pour la société, mais plus particulièrement pour les populations habitant à proximité. Quels sont les inconvénients que les populations limitrophes auront à subir, à quelle fréquence, à quelle intensité et durant combien de temps ? Quels seront les principaux impacts sur leur santé et sur leur qualité de vie ?

Trois impacts semblent faire une certaine unanimité auprès des résidents et des nombreux experts et intervenants : l'accroissement de la pollution sonore (bruit occasionné par les camions et les activités de transbordement ou de chargement), l'accroissement de la pollution de l'air (poussière, benzène et COV) et l'accroissement du risque et du nombre d'accidents dû à une augmentation du nombre de camions. Quoique l'étude d'impact du promoteur indique une réduction du nombre de camions suite à l'arrêt des activités du centre de transit de conteneurs sur le terminal K-2, rien n'indique que le locataire de ce site de transit n'ira pas poursuivre ses activités sur un autre site à proximité, notamment sur un terrain du Port de Montréal, et que le volume de camions sur la rue Notre-Dame et dans les environs restera le même (on parle ici de 180 passages de camions par jour seulement pour le centre de transit situé sur les terrains de Canterm).

De plus, il est important de souligner que le nombre de passages de camion-citerne devrait augmenter de 47%, passant de 98 à 144 passages de camion par jour, augmentant ainsi la pollution sonore et atmosphérique, mais également les risques d'accidents ou de déversements, soit lors d'accidents routiers ou lors des activités de chargement et de déchargement. Enfin, le nombre de chargements et de déchargements de navires au port va lui aussi augmenter de 52%, passant de 183 à 279 par année, augmentant ainsi la pollution sonore occasionnée par les navires lors des manœuvres de transbordement.

De façon générale, concernant la pollution atmosphérique et sonore, l'avalanche de chiffres, les multiples avis d'experts, ainsi que les différentes normes et modèles prévisionnels nous rendent un peu perplexes. Malgré cette complexité, ce qui nous semble évident, c'est que le niveau de pollution de l'air ambiant va augmenter, que les résidents à proximité subissent déjà de multiples inconvénients dus à la pollution sonore et atmosphérique (poussière dans l'air et dans les résidences, problèmes respiratoires, problèmes de sommeil, problèmes de santé, etc.). et que le cumul et la durée de ces impacts auront des effets significatifs et observables sur la santé physique et mentale des résidents vivant à proximité. Ces populations subissent déjà les inconvénients occasionnés par une trop grande proximité d'une zone industrielle, comment peut-on justifier et permettre une diminution de leur qualité de vie et accroître les risques à la santé?

### **3.3 L'accroissement du risque d'accidents majeurs**

Quoique la probabilité d'un accident technologique majeur soit faible, il n'en demeure pas moins que les impacts d'un tel accident sont considérables, et ce particulièrement lorsqu'il y a des populations vivant à proximité. Le fait de doubler la capacité d'entreposage de produits pétroliers sur un même site (donc une plus grande concentration de produits) doit nécessairement accroître le risque d'accidents, voir même l'ampleur et l'étendue des dommages. De plus, le fait que plusieurs des réservoirs additionnels se situent à quelques dizaines de mètres d'habitations, il est certain qu'en plus d'accroître les impacts éventuels d'un accident majeur, cette situation n'est pas sans effet sur le sentiment d'insécurité des populations avoisinantes.

Même si de tels accidents ne se produisent pas régulièrement, près d'une cinquantaine d'incendies de réservoirs de produits pétroliers se sont produits au cours des cinq dernières années. L'explosion récente de plusieurs réservoirs pétroliers à Buncefield en Angleterre nous amène à réfléchir et à mieux évaluer ce que signifie le mot risque. Même si nous ne connaissons pas encore les causes exactes d'un tel accident, nous devons envisager que cela pourrait également se produire dans l'Est de Montréal, alors que contrairement à Buncefield, il y a ici une forte population vivant à proximité du site.



Photo de l'explosion de réservoirs d'essence à Buncefield en Angleterre le 11 décembre 2005  
Tiré du site internet de Buncefield Investigation Information Desk. Courtesy of Royal Chiltern Air Support Unit

Dans les scénarios normalisés et alternatifs illustrant le rayon d'impact lors de l'explosion éventuelle d'un réservoir d'essence (voir l'étude d'impact produite par le promoteur), le consultant fait état d'impacts tels que « ...l'écroulement partiel de murs de maison, de bris et de projection d'éclats de vitre, résultant en des lacérations et blessures pour les personnes se trouvant à l'intérieur d'édifices... et de brûlures au second degré... ». Dans cette énumération des impacts appréhendés, on parle peu ou pas des dommages éventuels causés aux personnes et aux biens se situant à proximité du site, sur le trottoir, dans la rue, dans une cour à moins de 150 m de l'impact par exemple. Suite à une éventuelle explosion d'un nuage de vapeur, au retour de flamme ou encore d'un feu de nappe produisant une radiation thermique, l'étude d'impact présente peu de données ou d'information concernant le nombre éventuel de personnes touchées, le degré ou la gravité des blessures subies, la perte ou la destruction des biens, et les coûts occasionnés par de tels accidents.

Ce type d'accident (explosion, feu de nappe ou retour de flamme) pourrait également se produire dans le cas d'accidents routiers mettant en cause un camion citerne venant de faire le plein aux installations de Canterm. Même si ce type d'accident n'est pas nécessairement sous la responsabilité de l'entreprise, puisqu'il peut se produire à l'extérieur de ses installations, il n'en demeure pas moins que ce risque ne semble pas avoir été analysé et pris en compte suffisamment dans l'étude d'impact, surtout lorsque l'on sait qu'il y aura plus de 144 passages de camion-citerne par jour en provenance du terminal de Canterm.

### **3.4 Prise en compte des effets cumulatifs des projets**

Dans son étude d'impact le promoteur arrive à la conclusion « ,, qu'aucun autre projet n'a été identifié dans le voisinage des installations de Canterm...et qu'aucun effet cumulatif n'a été identifié pour le projet ...». Quoique nous ne soyons pas des spécialistes en analyse des effets cumulatifs d'un projet, il nous semble que cet aspect de l'étude d'impact mériterait une plus grande attention et un peu plus de recherche et de rigueur.

À titre d'exemple, il nous semble que l'étude d'impact aurait dû tenir compte du projet de Pétro-Canada visant à construire de nouveaux réservoirs pétroliers dans l'Est de Montréal, du projet de prolongement de l'autoroute 25 et de la construction d'un nouveau pont vers Laval qui créeront vraisemblablement une hausse des émissions polluantes dans l'Est de Montréal et un accroissement de la circulation lourde.

Enfin, depuis la hausse du prix du pétrole et l'accroissement de la demande pour les produits pétroliers dans le monde et en Amérique du Nord, il est difficile de croire qu'il n'y aura pas, à court ou moyen terme, d'autres projets de croissance au sein de l'industrie pétrolière de l'Est de Montréal. À notre avis, une meilleure analyse et une prise en compte des effets cumulatifs de l'ensemble des projets industriels et autoroutiers de l'Est de Montréal permettraient de mieux planifier le développement et minimiser les impacts sur les populations qui partagent l'occupation du territoire de l'Est de Montréal.

### 3.5 Évolution et planification du territoire

Au cours des 50 dernières années, l'évolution du développement du territoire de l'Est de Montréal ne s'est pas nécessairement faite dans l'harmonie, dans le respect de l'environnement et des populations, et encore moins dans une approche et dans une perspective de développement durable. Malheureusement, le découpage administratif et politique du territoire n'a pas facilité une planification intégrée et concertée, ce qui a mené notamment à certaines aberrations telles que la construction d'habitations à proximité d'industries lourdes ou la construction d'autoroutes urbaines trop près de zones résidentielles, sans mesures réelles et efficaces de mitigation.

Malgré la réglementation locale, les plans d'urbanisme, les orientations régionales en matière de développement, les normes sectorielles et gouvernementales en matière d'environnement et de sécurité publique, il semble aberrant que l'on puisse encore aujourd'hui construire des habitations au centre d'une zone industrielle (ex : les habitations Le Fleuve de l'Espoir) ou que l'on puisse construire d'immenses réservoirs contenant des matières hautement inflammables dans la cour arrière de résidences. Devant un tel constat, nous devrions collectivement nous demander si les concepts de développement durable, de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie sont réellement compris et pris en compte dans nos choix de développement.

Dans les orientations au plan d'urbanisme de la ville de Montréal, et plus particulièrement celles concernant l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, il est clairement indiqué qu'une des priorités est *d'améliorer la cohabitation entre les secteurs industriels et résidentiels*. Différentes mesures et approches ont d'ailleurs été proposées et mises de l'avant concernant des secteurs problématiques plus à l'ouest. Quoique le projet de Canterm et les habitations situées de part et d'autres de la rue Georges V soient situés dans la ville de Montréal-Est, nous croyons que l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve la Ville de Montréal et la Ville de Montréal-Est ont le devoir et la responsabilité de se concerter et d'agir ensemble afin de mieux planifier le développement de ce territoire, partager leurs expertises et trouver des

solutions durables aux problèmes de cohabitation entre les activités industrielles et résidentielles.

De plus, la pression et le rythme du développement résidentiel et industriel dans l'Est de Montréal risquent d'accroître les problèmes de cohabitation au cours des prochaines années. La présence de nombreux terrains vacants propices à l'habitation ou au développement industriel (ex : le site Contrecoeur), le projet de prolongement du boulevard Bourget jusqu'à la rue Notre-Dame, l'accroissement des activités du Port de Montréal et le projet de prolongement de l'autoroute Notre-Dame ne sont que quelques exemples de projets de développement qui doivent nous inciter à être vigilants et à prendre en compte non pas seulement les intérêts économiques, mais également les intérêts des populations qui ont choisi de vivre et d'habiter à Montréal.

#### 4.0 Commentaires et recommandations

Dans le cadre de notre mission et de nos actions en matière de développement local, la CDEST souscrit entièrement aux principes de développement durable. Cela signifie notamment que nous ne privilégions pas nécessairement le développement à tout prix, et que tout projet de développement doit nécessairement être évalué en regard des retombées pour sa communauté d'accueil. Quoique nous reconnaissons l'importance de l'industrie pétrochimique pour l'Est de Montréal, dans ce cas-ci, il nous semble que les avantages économiques du projet de Canterm pour la communauté soient bien faibles, en comparaison des inconvénients, des risques et des impacts négatifs sur les conditions de vie des populations locales.

Les nombreuses préoccupations soulevées par la population et les divers groupes concernés, laissent croire que le niveau d'approbation est jusqu'à maintenant plutôt faible. Quoique la majorité des personnes et des groupes qui se sont fait entendre ne semble pas remettre en question la présence et l'importance de l'industrie pétrolière dans l'Est de Montréal, ce que nous avons entendu de la part des résidents et des groupes c'est « ...on en a assez dans notre cour, on a fait notre part et on demande que l'on améliore nos conditions de vie et notre environnement ... ». Loin de demander le départ de l'industrie

pétrolière et du syndrome « pas dans ma cour », les opposants au projet requièrent plutôt ce à quoi tout citoyen a droit : une qualité de vie acceptable, un environnement sain et des conditions minimales pour vivre en santé.

Par conséquent, la CDEST croit que le promoteur aurait fort avantage à revoir son projet ou à tout le moins à proposer des variantes ou des alternatives qui tiennent mieux compte des préoccupations des résidents du secteur et des risques pour la santé. À la lumière des informations obtenues suite aux audiences publiques et à la suite des divers commentaires des participants, de nos membres et de nos partenaires, nous vous proposons les suggestions et les recommandations suivantes :

- 1) Que le promoteur revoit son projet de façon à réduire les impacts négatifs pour la santé et les risques d'accidents technologiques majeurs ;
- 2) Que le promoteur réévalue la possibilité de poursuivre son expansion sur un autre site dans l'Est de Montréal où les habitations seraient à distance raisonnable des opérations de l'entreprise ;
- 3) Qu'aucun nouveau réservoir ne soit construit à proximité d'habitations dans un rayon acceptable tant par les citoyens concernés, les autorités publiques et les experts en environnement ;
- 4) Que les mesures de contrôle et de suivi des émissions atmosphériques polluantes (y compris la pollution sonore) soient améliorées et accentuées dans ce secteur;
- 5) Que les citoyens participent et soient régulièrement informés des résultats des contrôles et des suivis concernant les émissions polluantes et sonores, ainsi que les accidents industriels et routiers mettant en cause les opérations des industries pétrolières;
- 6) Que les divers projets de développement industriel et autoroutier dans l'Est de Montréal soient mieux pris en compte dans l'évaluation des effets cumulatifs lors des études d'impacts des projets ;

- 7) Que les autorités municipales, tant la Ville de Montréal, l'arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve et la Ville de Montréal-Est travaillent en concertation et mettent leurs expertises en commun afin de revoir et d'harmoniser leurs réglementations relatives à la pollution sonore à proximité des zones résidentielles et la réglementation concernant les distances minimales entre les activités résidentielles et industrielles;
- 8) Que les autorités municipales et provinciales imposent par réglementation des zones tampons ou des zones dites de transition entre les zones industrielles et résidentielles et qu'elles définissent les normes et les méthodes de construction et d'aménagement de ces zones;
- 9) Qu'un moyen de concertation soit mis en place dans l'Est de Montréal afin de mieux partager nos préoccupations communes en matières de planification et de développement de projets majeurs (industriel, commercial, résidentiel ou d'infrastructure) en lien avec les préoccupations des populations qui partagent et occupent ce territoire.