



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Carburant aéroportuaire : pour un approvisionnement prévisible, stable et sécuritaire

.....

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre de la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec au sujet du projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal

27 février 2018

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient sur des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Introduction

Après des décennies de stagnation économique relative, caractérisées par un niveau de richesse par habitant et un taux de croissance du PIB inférieurs à ceux des autres métropoles nord-américaines, Montréal, la métropole du Québec, a enfin retrouvé le chemin de la croissance. Cette période difficile a aussi été marquée par un taux de chômage élevé et persistant, entraînant des drames personnels et une morosité économique.

Nous n'en sommes plus là, heureusement. Depuis quelques années, on assiste en effet à une reprise importante de la confiance dans l'économie de la métropole. Cela s'est traduit par une reprise de l'investissement privé et public, une forte création d'emplois, une hausse des intentions de créer une entreprise, en particulier chez les jeunes, une propension plus marquée à chercher à exploiter des marchés étrangers pour faire croître nos PME et une forte augmentation du nombre de touristes nous visitant, entraînant des effets très positifs sur l'industrie de l'hôtellerie et de la restauration. Bref, la roue économique s'est remise à tourner dans le bon sens.

L'un des effets inévitables d'un retour à la croissance économique est d'engendrer un cycle de réinvestissement dans nos actifs stratégiques. Avec une croissance des exportations et une meilleure intégration de nos entreprises dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, le Port de Montréal doit se développer pour être en mesure de répondre aux demandes des entreprises. Avec une augmentation du nombre de déplacements sur le territoire, les actifs de transport, en particulier le transport collectif, doivent être renforcés et mieux déployés.

Par ailleurs, inévitablement, avec la croissance des déplacements internationaux, l'aéroport doit également se développer pour accroître son efficacité et sa capacité de répondre à l'augmentation du nombre de vols et de l'étendue de sa desserte internationale. En fait, c'est tout le dispositif entourant le transport aérien qui doit s'ajuster et se renforcer pour accompagner la croissance du Québec et de sa métropole.

L'aéroport Montréal-Trudeau joue un rôle névralgique dans l'économie du Québec et de sa métropole. Sa bonne performance est en phase avec la croissance de notre base économique. Il est maintenant possible de prendre des vols pour 146 destinations nationales et internationales à partir de Montréal-Trudeau, soit 16 de plus qu'en 2014. De fait, en pourcentage de sa desserte, Montréal-Trudeau est devenu le plus international des aéroports au Canada et, depuis quelques années, celui avec la plus forte croissance. Il s'agit d'un puissant indicateur de succès.

Dans un tel contexte, il est non seulement normal, mais également nécessaire de voir à assurer un avitaillement stable, prévisible et sécuritaire de l'aéroport et des transporteurs aériens qui l'utilisent. Le projet mis de l'avant par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) répond à un besoin réel. La CIAM a d'ailleurs mené des projets similaires pour soutenir les besoins des principaux aéroports du pays, notamment ceux de Toronto, Vancouver et Calgary. La CIAM est associée à un solide gestionnaire d'opérations d'avitaillement, le Groupe FSM, qui est en activité depuis 1985 et qui gère 15 terminaux au Canada pour un volume total de 6 milliards de litres par année.

D'autre part, le lieu choisi pour accueillir le projet doit être reconnu pour ce qu'il est : logique et efficace. Le déchargement se fera sur des installations du port, dans une zone désignée pour ce genre de projet. Un tel

endroit permettra d’approvisionner de façon plus fiable et plus sécuritaire les grands aéroports du sud du Québec et de l’est de l’Ontario, dont Montréal-Trudeau.

La Chambre est d’avis que nous devons faire preuve de pragmatisme. Plusieurs arguments périphériques à l’enjeu de l’approvisionnement en carburant de l’aéroport et des transporteurs aériens seront mis de l’avant, en particulier la nécessité de nous fixer des objectifs collectifs ambitieux en matière d’énergies renouvelables et d’efficacité énergétique. Toutefois, il est absolument impératif de reconnaître que la transition énergétique en cours n’éliminera pas la nécessité d’utiliser des carburants issus de la transformation du pétrole pour de nombreuses années encore, en particulier dans le domaine de l’aviation. L’avion électrique ou solaire, capable de déplacer des centaines de passagers, n’est pas à l’horizon pour de nombreuses décennies. De fait, en contribuant à diminuer le transport de carburant par camion sur de longues distances, le projet aura pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de l’aéroport.

En ce sens, la décision doit partir du principe qu’il est nécessaire de compter sur un moyen sécuritaire d’acheminer le carburant requis aux aéroports et de l’entreposer en amont. Partant de là, la Chambre est d’avis que le projet, tel qu’il est proposé, est porteur pour l’économie de la métropole.

1. Un projet qui répond à des besoins réels

Le terminal de carburant aéroportuaire de la CIAM est un projet stratégique qui profitera non seulement à l’aéroport Montréal-Trudeau, mais aussi aux aéroports de Toronto et Ottawa. Chaque année, ces trois aéroports voient 350 000 avions s’envoler de leurs tarmacs. Les transports par avion dépendent de l’approvisionnement en carburant aéroportuaire, pour lequel il n’existe pas de solution de rechange suffisamment développée de nos jours.

Un projet qui facilite la gestion de la demande et qui augmente la prévisibilité

L’expansion des activités de l’aéroport Montréal-Trudeau est appelée à se poursuivre au cours des prochaines années. L’entrée en vigueur de l’Accord économique et commercial global (AECG) avec l’Union européenne et la récente entente de principe sur l’Accord de partenariat transpacifique global et progressiste y contribueront certainement. Pour supporter sa forte croissance, l’aéroport doit être en mesure d’assurer son approvisionnement en carburant de façon prévisible et sécuritaire.

Le projet permettra à la CIAM de hausser sa capacité de stockage de carburant à 160 millions de litres et d’ainsi augmenter la flexibilité et la prévisibilité de ses approvisionnements pour les aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa. Ces facteurs sont des atouts primordiaux dans le milieu des affaires, y compris chez les transporteurs aériens, pour la bonne marche des opérations et la prise de décision. Le projet permettra à la CIAM d’être plus efficace dans sa gestion du carburant à l’aéroport Montréal-Trudeau.

Un projet qui accroît la sécurité du transport de carburant

Les préoccupations à l’égard de tout projet de transport de carburant sont légitimes et compréhensibles. Il est toutefois à noter que le carburant aéroportuaire, le kérosène, est un liquide volatil qui est beaucoup moins nocif pour l’environnement que le pétrole ou le gaz en cas de déversement. Il est également à souligner que la CIAM s’engage à appliquer des mesures de sécurité très élevées et qu’aucun incident majeur n’est survenu sous sa supervision depuis sa fondation en 1985.

Il faut par ailleurs considérer un élément fondamental. À l’heure actuelle, 50 % du carburant aéroportuaire utilisé dans le sud du Québec et dans l’est de l’Ontario provient de l’extérieur du Québec, selon la CIAM. Or, les seules installations permettant de le recevoir et de l’entreposer sont à Québec, de sorte que le reste du trajet vers le sud du Québec et l’est de l’Ontario se fait par train ou par camion.

En permettant aux bateaux de livrer le carburant à Montréal, on simplifierait le processus d’acheminement en limitant le transport routier et ferroviaire d’une matière dangereuse : l’aéroport Montréal-Trudeau sera

ravitailé par des réseaux de pipelines déjà existants. Seuls sept kilomètres sont à construire pour lier le terminal de Montréal-Est au réseau Trans-Nord déjà en fonction. Le carburant pour l'aéroport d'Ottawa sera ainsi acheminé par camion à partir des installations de la CIAM à Dorval, une distance largement inférieure au trajet Québec-Ottawa. Finalement, le carburant à destination de l'aéroport de Toronto partira de Montréal-Est par train, ce qui représente également une économie de distance par rapport au système de ravitaillement actuel.

Le défi évident pour faire accepter un projet impliquant des hydrocarbures résulte du fait qu'aucun projet ne peut être réalisé à risque entièrement nul. L'évaluation de l'acceptabilité sociale de tels projets doit ainsi se faire dans la nuance, en prenant en considération l'impact du projet sur le risque global associé au transport, à l'entreposage et à l'utilisation des carburants, la rigueur des processus et des promoteurs, et une juste appréciation des incidences économiques.

2. Des impacts économiques et environnementaux structurants

Comme nous l'avons indiqué, l'aéroport Montréal-Trudeau est un acteur majeur de l'économie et ce projet stratégique contribuera à la poursuite de son essor, en plus de s'inscrire dans la mission du Port de Montréal, un autre important moteur économique de la métropole. Un aéroport en santé et qui dispose de tous les outils pour atteindre son plein fonctionnement est un atout essentiel pour une métropole.

Un projet qui créera des emplois et de la richesse collective

Le projet de la CIAM permettra de valoriser des terrains inutilisés appartenant à l'Administration portuaire de Montréal (APM). Le terminal permettra également de réaffecter un quai pétrolier inutilisé depuis la cessation des activités de l'Impériale Esso, il y a près de 20 ans. On observera la poursuite et la consolidation d'une même vocation pour des sites industriels consacrés à l'usage de liquides en vrac, sous-utilisés et situés à bonne distance des secteurs résidentiels de l'est de Montréal, soit à 351 mètres pour le Site 1 du projet et à 585 mètres pour le Site 2.

En outre, il s'agit d'un investissement stratégique de 150 millions de dollars qui créera près de 700 emplois directs et plus de 50 emplois indirects pendant les deux années de construction. Une vingtaine d'emplois seront aussi maintenus pour exploiter les installations.

Un projet qui contribuera à la réduction des GES émis par le transport des hydrocarbures au Québec

Selon l'étude d'impact environnemental réalisée pour le compte de la CIAM en 2015, il est estimé que le rapprochement entre le terminal maritime et les aéroports entraînera une réduction d'émissions de GES d'environ 5 600 tonnes de CO₂ par année, soit de 15 % comparativement aux opérations de transport actuelles. C'est l'équivalent de 10 000 wagons et 11 000 camions qui transiteraient par voie terrestre vers la métropole. En réduisant les livraisons par train et camion pour favoriser le bateau et les pipelines, on diminuera également le trafic ferroviaire et routier, ce qui contribuera à augmenter l'efficacité de la chaîne logistique de la métropole.

Conclusion

Il est normal qu'un projet d'entreposage de carburant suscite des préoccupations. Celles-ci sont légitimes. Il importe toutefois d'étudier le projet en fonction des besoins auxquels il répond et de la démarche de son promoteur ainsi qu'en regard d'autres solutions potentielles. Un projet réalisé selon les meilleures pratiques, tant d'un point de vue de l'ingénierie que des considérations sécuritaires, devrait bénéficier d'un préjugé positif.

La Chambre note que la CIAM a mené une démarche axée sur l'ouverture dès le début des réflexions sur son projet. Grâce à des rencontres citoyennes et au déploiement de son plan avec transparence, la CIAM a démontré sa volonté de mener son projet selon les règles et en recherchant la plus grande approbation possible. Il est d'ailleurs à souligner que c'est la corporation elle-même qui a déposé une demande d'évaluation environnementale au BAPE.

Le projet de la CIAM est d'une importance stratégique pour l'aéroport Montréal-Trudeau. Le terminal de carburant aéroportuaire à Montréal-Est s'inscrit dans l'intermodalité des expertises présentes dans le secteur. Il contribuera à gérer la demande croissante observée et à prévoir pour les aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa, et offrira à la CIAM de la flexibilité et de la prévisibilité dans ses approvisionnements. Le projet rehaussera également la sécurité du transport de produits pétroliers en réduisant les déplacements par camion et train depuis Québec, l'unique port pétrolier actuellement en exploitation dans la province. Il s'agit d'un projet stratégique qui contribuera à stimuler l'économie locale, à créer des emplois et à réduire les émissions de GES.

La région métropolitaine de Montréal, en tant que moteur économique du Québec, dispose de nombreux atouts lui permettant de jouer un rôle de premier plan dans le secteur énergétique. Pour ce faire, des projets tels que celui-ci doivent se concrétiser.

La Chambre recommande donc au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de plaider en faveur du projet de terminal de carburant aéroportuaire à Montréal-Est auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.