



## **Projet d'entreposage de kérosène de la *Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, CIAM***

### **Préambule aux deux résolutions**

Vous trouverez ici deux résolutions. La première est une position de principe. Bien qu'il soit prévisible que le projet aille de l'avant malgré les pressions des citoyens, il est important pour ceux-ci ainsi que pour les organismes qui les représentent de prendre une position ferme quant à la volonté de voir un autre type de développement économique que celui basé sur le pétrole.

Dans l'éventualité où le projet irait de l'avant, la deuxième résolution a pour but d'éviter que le camionnage inhérent au projet ne se fasse sur les rues Sherbrooke et Notre-Dame du quartier Mercier-Est, mais soit limité au parcours de nuit du plan de camionnage de l'agglomération de Montréal.

### **Le projet de la CIAM**

Le promoteur, CIAM, prévoit de construire dans la ville de Montréal-Est un terminal portuaire pour le transbordement et le stockage de carburant d'aviation (kérosène) d'une capacité de 160 millions de litres ainsi qu'un terminal ferroviaire destiné au chargement de wagons-citernes et de camions-citernes. Le promoteur envisage aussi de raccorder son terminal portuaire à l'oléoduc de l'entreprise *Pipeline Trans-Nord inc.* (PTNI) au moyen d'un oléoduc de sept kilomètres. Ces installations desserviront les aéroports de Montréal (25 %), Ottawa (5 %) et Toronto (70 %).

Les modes de transport utilisés par le promoteur pour acheminer le carburant d'aviation de ses terminaux de Montréal-Est vers les différents aéroports desservis sont l'oléoduc de PTNI, le train et le bateau (barge). Le promoteur prévoit d'utiliser le transport par camions-citernes de façon exceptionnelle, lors de la mise hors service pour entretien ou défectuosité de l'oléoduc de PTNI.



### **Résolution no 1**

Étant donné que ce projet augmentera la charge polluante et les risques technologiques liés au stockage, au transbordement et au transport de carburant d'avion par oléoduc, par trains et par camions;

Étant donné que l'est de Montréal présente des taux d'hospitalisation pour maladies de l'appareil respiratoire nettement plus élevés que le reste de l'île;

Étant donné que le nouvel oléoduc de 7 kilomètres se connectera à l'oléoduc Trans-Nord, construit en 1952 et qui a connu plusieurs problèmes dans le passé ;

Étant donné que le carburant d'avion acheminé au terminal CIAM est majoritairement destiné à l'aéroport de Toronto;

Étant donné que ce projet n'apportera que peu d'avantages économiques pour l'est de Montréal et créera peu d'emplois en période d'exploitation ;

Étant donné que l'est de Montréal abrite déjà une grande quantité d'activités industrielles comportant des nuisances importantes pour la population environnante.

**En conséquence :** l'ARM demande au gouvernement du Québec de rejeter le projet de terminal portuaire de la CIAM.



## Résolution no 2

Étant donné que le nouvel oléoduc prévu dans le projet se connectera à l'oléoduc Trans-Nord, construit en 1952 et qui a connu plusieurs problèmes dans le passé;

Étant donné qu'un grand nombre de camions-citernes circulera sur les voies routières de l'est de Montréal en cas de défektivité ou lors des opérations de maintenance sur les oléoducs;

Étant donné que le carburant transporté constitue une matière dangereuse;

Étant donné l'augmentation des navires-citernes et des barges dans les installations du port de Montréal, à proximité de zones résidentielles;

### En conséquence:

- l'ARM demande à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, de concert avec la Ville de Montréal-Est, d'imposer au promoteur CIAM un parcours dédié et incontournable 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 pour les camions-citernes se rendant ou quittant les installations de la CIAM : le parcours de nuit tel que défini dans le plan de camionnage de l'agglomération de Montréal évitant ainsi de circuler dans les rues de Mercier-Est;
- l'ARM demande à l'*Administration portuaire de Montréal* d'accélérer le déploiement des bornes électriques permettant aux navires à quai de se brancher au réseau d'Hydro-Québec afin d'éviter de brûler du bunker, carburant maritime très polluant, pour le fonctionnement de leurs équipements.