



Montréal, le 7 décembre 2017

Monsieur Stéphane Boyer
Président de la commission de l'environnement
Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

**Objet : Réponse au rapport final de la commission de l'environnement de la
Communauté métropolitaine de Montréal**

Monsieur Boyer,

Au nom de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM), je tiens à vous remercier pour le travail effectué par la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans le cadre des séances d'information et de consultation publique pour notre projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire. Nous souhaitons souligner les efforts d'analyse déployés tout au long du processus et qui ont résulté en un appui à l'égard de notre terminal d'approvisionnement, conditionnel au respect des recommandations décrites. Nous tenons d'emblée à mentionner que les recommandations émises dans le rapport sont importantes et c'est pourquoi nous y donnons suite.

À cet effet, plusieurs réponses aux recommandations formulées dans le rapport des séances d'information publique de la commission de l'environnement se trouvent dans notre étude d'impact sur l'environnement. Cette dernière est maintenant disponible en ligne sur le site web du BAPE et dans ses centres de documentation. Par exemple, vous y trouverez le plan préliminaire de mesures d'urgence qui répondra spécifiquement à la recommandation **R2**.

En ce qui concerne l'option de tracé de pipeline à retenir (**R3**), nous notons votre recommandation et nous vous confirmons que CIAM est sensible à cet enjeu et que certaines options ont déjà été rejetées en raison de la présence de quartiers résidentiels à proximité. Cependant, le choix de l'option de tracé de pipeline dépend également d'un facteur qui ne relève pas de la seule volonté de CIAM, soit la possibilité de conclure des ententes avec les propriétaires des terrains impliqués.

La recommandation **R4** traite de mesures à prendre pour maintenir la sécurité des cyclistes et des piétons et pour diminuer l'impact visuel du projet. CIAM s'engage à



mettre en place une signalisation adéquate afin de sensibiliser à la fois les camionneurs et les cyclistes/piétons dans un contexte de prévention des accidents à proximité de nos installations. Quant à l'impact visuel du projet, il s'agit d'un élément qui est analysé dans l'étude d'impact et des mesures d'atténuation y sont proposées. Rappelons toutefois qu'aucun aménagement paysager ne pourra être réalisé sur les Sites 1 et 2 pour des considérations de sécurité.

CIAM réitère ses engagements à respecter les réglementations en vigueur qui lui sont applicables relatives à la qualité de l'air et au bruit, ce qui rejoint les recommandations **R6** et **R7**. Ces engagements ainsi que les résultats des modélisations pour l'air et le bruit sont présentés dans l'étude d'impact.

L'engagement communautaire a toujours été un aspect important pour CIAM. Force est de mentionner que ce sujet est également traité dans notre étude d'impact. À nos yeux, la mise sur pied d'un comité de liaison multidisciplinaire visera à entretenir un dialogue constructif entre l'entreprise et la communauté (**R8**). La composition de ce comité reste encore à définir et nous allons bien sûr considérer les recommandations émises à ce sujet par la commission et par le MDDELCC. De plus, la protection du fleuve Saint-Laurent et de sa biodiversité sont des éléments qui nous tiennent à cœur. C'est pour cette raison que nous avons déjà pris l'engagement d'y consacrer des ressources pour préserver l'environnement du fleuve St-Laurent (**R9**).

Concernant la recommandation du rapport visant à avoir un avis de la Direction de la santé publique du Québec sur notre projet (**R10**), il est à noter que celle-ci a été consultée par le MDDELCC à l'intérieur du cadre d'analyse de l'étude d'impact. Les autorités compétentes pourront faire état de cet avis dans le cadre du processus du BAPE, si le besoin se présente.

En ce qui a trait à la recommandation (**R11**) qui mentionne qu'une route de camionnage dédiée et incontournable devrait être imposée à CIAM afin de minimiser le transport par camions dans les quartiers avoisinants, l'étude d'impact identifie les règlements municipaux de Montréal-Est et de Montréal relatifs à la circulation des camions et des véhicules-outils. Elle illustre les routes actuellement permises aux camions ainsi que celles qui sont restreintes de nuit. En outre, nous considérerons avec le plus grand soin le statut particulier de la portion du boulevard métropolitain visée par les travaux (**R12**). Il est prévu que les spécialistes techniques du Ministère des Transports soient consultés lors de la planification des travaux afin de limiter les perturbations routières.

Nous souhaitons souligner que les recommandations **R1** et **R5** ne sont pas sous le contrôle et la responsabilité directe de CIAM et que nous ne pouvons prendre des engagements pour des tiers, ni être tenus responsables pour eux. En effet, la



recommandation **R1** est relative à Pipeline Trans-Nord Inc. (PTNI) et à la responsabilité de l'Office national de l'énergie (ONÉ). Néanmoins, en ce qui a trait à la recommandation **R5**, CIAM entend devenir membre du Comité mixte municipalités-industries de l'Est de Montréal (CMMI-Est). La mission de ce comité est de promouvoir une gestion performante des risques d'accidents industriels majeurs et de la sécurité civile sur le territoire de l'Est de Montréal en regroupant des volontaires représentant les municipalités, les industries, des citoyens et des experts d'agences gouvernementales afin d'améliorer la préparation aux situations d'urgence.

En réponse aux conclusions du rapport (p. 18), CIAM souhaite confirmer qu'une fois le projet approuvé, la Corporation deviendra membre de l'Association industrielle de l'Est de Montréal. De plus, CIAM favorisera, à compétence égale, l'embauche d'une main d'œuvre locale et privilégiera les entrepreneurs locaux lors de l'octroi de contrats lorsque possible pour les étapes de construction et d'exploitation, tel que mentionné dans l'étude d'impact.

En conclusion, nous voulons réitérer notre volonté à faire preuve de la plus grande diligence dans la gestion des impacts du projet. Nous tenons à remercier la commission pour le travail effectué jusqu'à ce jour. Nous vous tiendrons informés et nous vous invitons à visiter la portion du site web du BAPE dédiée à notre projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire pour en savoir davantage.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre correspondance, veuillez agréer, l'expression de nos sentiments les plus sincères.

Robert lasenza
Président
Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal