

Février 2018

**PROJET DE TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE  
CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA CORPORATION  
INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL**

**QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES  
DU 31 JANVIER 2018**

**Document présenté à la commission d'enquête du Bureau  
d'audiences publiques sur l'environnement**



**CIAM** / Corporation Internationale

**d'Avitaillement de Montréal**

SOUS GESTION DU GROUPE **FSM**



**Question 1 :**

*Veillez déposer une entente type d'approvisionnement en carburant négociée avec les compagnies aériennes.*

**Réponse :**

À notre connaissance, il n'existe pas d'entente type d'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1* entre les compagnies aériennes et les compagnies pétrolières. Nous comprenons que les ententes d'approvisionnement en carburants sont négociées selon les besoins particuliers et les contextes spécifiques de chacune des compagnies aériennes et des compagnies pétrolières. Ces ententes sont confidentielles et CIAM n'en est pas une partie. Pour cette raison, CIAM ne peut pas déposer auprès du BAPE une entente d'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1*.



**Question 2 :**

*Quelles sont les modalités de l'entente à intervenir avec le CN pour permettre la réalisation du projet? Si l'entente est conclue, veuillez la déposer.*

**Réponse :**

L'entente requise entre CIAM et la compagnie ferroviaire est typiquement appelée « Entente de raccordement de voie ferroviaire et de droit de passage ». L'objectif d'une telle entente est de relier deux parcelles de terrain au moyen d'une voie ferrée. Dans le cas du présent projet, l'entente permettra à CIAM de construire un embranchement au réseau principal de la voie ferrée du CN ainsi que deux nouvelles voies d'évitement (ou de service) sur la propriété du CN, afin de permettre la réception de wagons-citernes sur le Site 2.

Précisions que cette entente entre CIAM et le CN est en discussion et n'est pas encore conclue. Cependant, les termes et conditions typiques que nous nous attendons à y retrouver incluent les suivants :

- 1) Un droit de passage accordé par la compagnie ferroviaire;
- 2) La durée de l'entente;
- 3) L'attribution des responsabilités quant à l'entretien des nouvelles voies;
- 4) Les exigences des parties en matière de sécurité liées à l'utilisation des nouvelles voies;
- 5) Les dispositions en matière de responsabilité et d'assurance.



**Question 3 :**

*Concernant le tracé retenu pour votre pipeline, existe-t-il des ententes avec les autorités compétentes et les propriétaires visés? Si oui, veuillez les déposer. Si non, avec qui des ententes devraient-elles être conclues?*

**Réponse :**

Il n'y a pas encore d'entente entre CIAM et la Ville de Montréal-Est pour le tracé retenu du pipeline. CIAM et la Ville de Montréal-Est poursuivent leurs discussions. Une entente sera également nécessaire avec Pipelines Trans-Nord Inc. pour la connexion du futur pipeline de CIAM à leurs installations. Le bail entre CIAM et l'Administration portuaire de Montréal permet le passage du pipeline sur le Site 1.



**Question 4 :**

*Advenant une impossibilité d'utiliser le quai de transbordement, quel serait votre plan de contingence pour assurer l'approvisionnement aux aéroports?*

**Réponse :**

Le projet de CIAM représente la meilleure façon d'améliorer la sécurité d'approvisionnement des aéroports de Montréal (Trudeau), d'Ottawa et de Toronto (Pearson), sur les plans techniques, environnementaux, sociaux et économiques.

S'il advenait une impossibilité d'utiliser le quai de transbordement au Port de Montréal, il y aurait vraisemblablement retour temporaire aux modes d'approvisionnement actuels, c'est-à-dire que les compagnies aériennes importeraient directement les carburants *Jet A* et *Jet A-1*, qui transiteraient par le terminal d'IMTT à Québec. Il y aurait donc à nouveau dépendance temporaire sur un seul terminal maritime, soit celui de Québec, ce qui représenterait un risque pour la sécurité de l'approvisionnement.



**Question 5 :**

*Pour le chargement des camions-citernes, quelles sont les tâches qui seraient effectuées par les opérateurs de CIAM et celles effectuées par les conducteurs (autochargement)?*

**Réponse :**

Il n'y aura pas d'autochargement par les conducteurs des camions-citernes, car un employé de CIAM sera présent en tout temps, pendant l'opération de chargement des camions-citernes. Le tableau suivant présente la répartition prévue des tâches pour le chargement des camions-citernes.

**Tableau 1 : Répartition prévue des tâches pour le chargement des camions-citernes**

<b>Tâche</b>	<b>Responsable</b>
L'autorisation d'accéder au Site 2 est accordée au conducteur du camion-citerne après une validation visuelle.	CIAM
Le camion-citerne est positionné à la position de chargement du carburant <i>Jet A</i> ou <i>Jet A-1</i> . Les cales de roues sont placées et le camion-citerne est mis à la terre.	Conducteur du camion-citerne
La validation de la charge de carburant <i>Jet A</i> ou <i>Jet A-1</i> prévue, l'identification des marchandises dangereuses ainsi que l'identification de celles-ci par des plaques apposées sur le camion-citerne sont effectuées avant le transfert du carburant.	CIAM et conducteur du camion-citerne
Au besoin, un échantillon de carburant <i>Jet A</i> ou <i>Jet A-1</i> est prélevé du système pour des fins de contrôle de la qualité et des documents attestant de ce contrôle de la qualité sont remis au conducteur du camion-citerne.	CIAM et conducteur du camion-citerne
Une vérification des mécanismes d'arrêt de haut niveau du camion-citerne et une pré-validation des niveaux de réservoirs sont effectuées.	Conducteur du camion-citerne
Le boyau de chargement du camion-citerne est raccordé à l'adaptateur de transfert de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> de CIAM.	Conducteur du camion-citerne
Le système de transfert de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> est engagé, après l'accomplissement de toutes les tâches précédentes.	CIAM
Le conducteur du camion-citerne contrôle le transfert de carburant <i>Jet A</i> ou <i>Jet A-1</i> à l'aide d'un dispositif d'homme mort. CIAM surveille le transfert de carburant et au besoin, peut arrêter de manière indépendante le transfert. Le conducteur du camion-citerne doit être visible et surveiller le processus de transfert du carburant en tout temps.	CIAM et conducteur du camion-citerne
Lorsque le chargement est terminé, le boyau de chargement du camion-citerne est découplé du point de connexion de l'adaptateur de transfert de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> . Le carburant résiduel qui pourrait demeurer dans le boyau après le chargement du camion-citerne est évacué dans un réservoir de récupération situé à côté de l'îlot de chargement.	Conducteur du camion-citerne

## Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire



CIAM / Corporation Internationale  
d'Avitaillement de Montréal

SOUS GESTION DE GROUPE FSM

Tâche	Responsable
Un manifeste conforme aux exigences de transport des marchandises dangereuses est produit par CIAM et remis au conducteur du camion-citerne. Ce document identifie le type de carburant ainsi que le volume de carburant transporté dans le camion-citerne.	CIAM
Le système de mise à la terre et les cales de roues sont retirés du camion-citerne et ce dernier se dirige vers la sortie du Site 2.	Conducteur du camion-citerne
La barrière d'accès est ouverte pour permettre au camion-citerne de quitter le Site 2.	CIAM



**Question 6 :**

*Pourquoi avoir choisi dans les paramètres de modélisation des scénarios d'accidents une direction des vents dominants qui ne correspond pas à celle de la rose des vents, soit O plutôt que OSO? (référence PR3.1, p. 328).*

**Réponse :**

Les modélisations des scénarios d'accident présentées dans l'étude d'impact ont été réalisées en utilisant les données générales d'Environnement Canada pour l'aéroport de Montréal (Trudeau).

Selon notre expert en étude des risques technologiques, l'utilisation dans la modélisation de l'une ou l'autre de ces directions des vents n'a pas d'effet significatif sur les résultats des modélisations.



**Question 7 :**

*Il est prévu de réaliser des suivis une fois votre projet en exploitation. Préciser la nature de tous les suivis prévus, leur fréquence et à qui seront rapportés les résultats. Les rapports de suivi seront-ils rendus publics?*

**Réponse :**

Tel que mentionné à la section 9.2 de l'étude d'impact, CIAM réalisera un suivi environnemental afin d'assurer l'évaluation des impacts sur l'environnement du projet, de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation prévues afin de réduire les impacts négatifs potentiels et de suivre l'évolution de certaines composantes environnementales.

Période de construction

Un programme de suivi des plaintes pour les nuisances sonores sera mis en place dès le début des travaux de construction et il sera fonctionnel tout au long de la durée du projet. Le programme de suivi des plaintes de CIAM sera coordonné avec celui de l'Administration portuaire de Montréal (APM).

Malgré l'absence d'observations de couleuvre ou d'hibernacle à couleuvres et la faible qualité d'habitat des Sites 1 et 2 lors de la visite de terrain effectuée en avril 2016, CIAM procédera à la pose d'abris temporaires aux Sites 1 et 2, afin de permettre la capture de couleuvres et de leur relocalisation, s'il y a lieu. Une vérification des abris temporaires sera effectuée à plusieurs reprises ainsi qu'une recherche active de couleuvres aux Sites 1 et 2.

CIAM fera également un suivi de l'effluent du bassin du Site 1 pendant la période de construction. Plus précisément, ce suivi de l'effluent du bassin portera sur les hydrocarbures pétroliers (C<sub>10</sub>-C<sub>50</sub>) et les matières en suspension (MES) en suivant les modalités suivantes :

- Les échantillons prélevés seront de type instantané.
- Pour les C<sub>10</sub>-C<sub>50</sub>, la fréquence de suivi sera mensuelle et une valeur maximale de 2 mg/L devra être respectée.
- Pour les MES, la fréquence de suivi sera hebdomadaire et la moyenne mensuelle des analyses devra respecter 35 mg/L.



### Période d'exploitation

Tout d'abord, un suivi environnemental sera effectué en période d'exploitation sur l'intégrité et la stabilité physiques des installations et des infrastructures (réservoirs, conduite et pipeline) ainsi que sur les séparateurs huile/eau.

Concernant l'intégrité et la stabilité physique des installations et des infrastructures (réservoirs, conduite et pipeline), des inspections seront réalisées afin de vérifier l'intégrité des installations et infrastructures ainsi que de s'assurer qu'il n'y ait pas d'anomalies. Les composantes ciblées lors de ces inspections seront notamment les réservoirs (réservoirs d'entreposage et réservoirs de jour), la digue de confinement, de même que la conduite de raccordement, le pipeline ainsi que tous les éléments contribuant à la sécurité du site et, par le fait même, à la protection de l'environnement. De plus, des instruments permettant de mesurer la performance des infrastructures, tels que les systèmes de détection de fuite, seront utilisés.

Concernant les séparateurs huile/eau, un entretien périodique et régulier sera effectué afin d'assurer un bon fonctionnement à long terme des séparateurs huile/eau. Un programme d'entretien et de nettoyage sera élaboré et mis en œuvre pour toute la période d'exploitation du projet. Précisions qu'un écumage des séparateurs huile/eau sera effectué et le produit écumé sera pompé et disposé à l'extérieur par un entrepreneur autorisé vers un site d'élimination autorisé.

CIAM mettra en œuvre un programme de suivi des eaux qui seront acheminées à l'égout. Plus précisément, l'application rigoureuse de ce programme permettra de s'assurer que la qualité des eaux, qui seront rejetées au réseau d'égout existant de la ville de Montréal-Est, sera conforme à la réglementation en vigueur, soit le règlement 2008-47 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Un rapport de l'analyse de suivi des eaux sera fait au plus tard six mois après le début de l'exploitation du terminal et il sera transmis au responsable de l'application du règlement 2008-47 de la CMM dans les soixante jours suivant la prise d'échantillon. Par la suite, le rapport de suivi sera effectué selon la fréquence prévue dans ce règlement. Les éléments suivants seront détaillés dans le rapport de l'analyse de suivi des eaux qui sera effectué :

- Les méthodes d'échantillonnage et d'analyse utilisées
- L'emplacement du ou des points de contrôle



- Les eaux rejetées seront analysées pour les paramètres suivants : le pH, les huiles et graisses d'origine minérale ou synthétique et les matières en suspension<sup>1</sup>
- Les analyses seront effectuées par un laboratoire accrédité par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)
- Le cas échéant, les dépassements des normes identifiées au tableau des contaminants à déversement limité selon des concentrations et des quantités maximales de l'annexe 1 du règlement 2008-47 de la CMM.

Par ailleurs, CIAM mettra en place un programme de suivi de la qualité des eaux souterraines aux Sites 1 et 2. Pour chacun des sites, le programme prévoira un minimum de 3 puits d'observation, soit 1 en amont et 2 en aval dans le sens de l'écoulement des eaux souterraines. Cet échantillonnage annuel des eaux souterraines inclura les paramètres liés aux activités de CIAM, soit les C<sub>10</sub>-C<sub>50</sub>, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les hydrocarbures aromatiques monocycliques (HAM).

De plus, CIAM effectuera un suivi du climat sonore aux Sites 1 et 2 au cours de la première année d'exploitation du terminal. L'objectif du programme de suivi du climat sonore sera d'évaluer les conditions sonores durant la période d'exploitation du projet afin de confirmer les résultats de l'étude sur le climat sonore effectuée dans le cadre de l'étude d'impact de CIAM et présentée à l'annexe I de celle-ci.

Les résultats des suivis environnementaux qui seront effectués dans le cadre du projet de CIAM seront partagés au sein du comité de liaison, comité qui sera mis en place dès la période de construction du projet et dont les activités se poursuivront tout au long de la période d'exploitation.

---

<sup>1</sup> Bien qu'elle ne croit pas que ses activités généreront de l'éthylbenzène, des sulfures et/ou des hydrocarbures aromatiques polycycliques dans les eaux qui seront acheminées à l'égout, CIAM fera le suivi de ces paramètres pendant une période de trois mois, selon la fréquence prévue par le règlement 2008-47 de la CMM, pour démontrer la non-nécessité de poursuivre un tel suivi. Un rapport de l'analyse de suivi de ces paramètres sera effectué et transmis au responsable de l'application du règlement numéro 2013-57 modifiant le règlement numéro 2008-47 sur l'assainissement des eaux de la CMM et du règlement numéro 2008-47 sur l'assainissement des eaux de la CMM.



**Question 8 :**

*Dans le rapport de consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal, l'une des exigences se lit comme suit : « Que la CIAM appuie financièrement, tel qu'annoncé en séances publiques, des projets de protection du fleuve Saint-Laurent ».*

*Quels types de projets prévoyez-vous financer? Veuillez préciser la méthode de sélection des projets financés.*

*Veuillez préciser de quel ordre serait ce financement, sinon quand ce montant sera déterminé. Ce financement sera-t-il récurrent pour toute la durée du projet ou consistera-t-il en une seule somme versée en une seule occasion?*

**Réponse :**

Le montant du soutien financier ainsi que les types de projets qui seront pris en compte par CIAM seront évalués au cas par cas pendant la durée du projet. CIAM évaluera les initiatives de conservation et de sensibilisation menées par des organisations reconnues dans ce domaine. CIAM consultera ses partenaires tels que l'Administration portuaire de Montréal et des associations industrielles, comme l'Association industrielle de l'Est de Montréal et la Société de développement économique du Saint-Laurent, afin d'identifier des projets d'intérêt. Un exemple du type de soutien que CIAM a déjà apporté à un projet de protection du fleuve Saint-Laurent est le colloque sur le transport et la sécurité maritime organisé par le Comité ZIP Jacques-Cartier en 2016, pour lequel CIAM était un commanditaire corporatif.



**Question 9 :**

*Un complément à l'étude d'impact portant sur la modélisation pour la qualité de l'air des émissions de carburant du projet a été déposé par CIAM le 22 juillet 2016.*

*Le 28 juillet, la Direction générale du suivi de l'état de l'environnement au MDDELCC y réagissait dans un avis : « la modélisation supplémentaire préparée pour le kérosène n'a pas été réalisée conformément à nos recommandations de sorte qu'elle devra être mise à jour pour juger de l'acceptabilité du projet. [...] il est très important de souligner que la Direction des avis et des expertises (DAE) procède actuellement à la révision du critère du kérosène, en lien notamment avec l'information disponible sur les carburéacteurs Jet A et JP-8. L'acceptabilité du projet ne sera évaluée que sur la base du critère établi par la DAE, qui sera transmis au promoteur lorsqu'il sera disponible. La modélisation de la dispersion atmosphérique devra montrer le respect de ce critère. », (référence PR6, avis no 36).*

*Qu'en est-il de la révision de la modélisation pour le kérosène selon les recommandations du Ministère?  
Quel est l'état d'avancement?*

**Réponse :**

La mise à jour du rapport intitulé « Complément de l'étude d'impact sur l'environnement : Modélisation pour la qualité de l'air des émissions de carburant Jet A du projet de CIAM », qui est actuellement en préparation, vous sera soumise dès qu'elle sera complétée.



**Question 10 :**

*Dans vos réponses aux questions du MDDELCC d'octobre 2017, vous écrivez que « Le concept d'intervention sur les terrains contaminés durant la période de construction du projet prévoit maintenant d'enlever les sols contaminés en excès des critères C du MDDELCC sous les infrastructures permanentes, les digues et les voies ferrées projetées du projet de CIAM. Ce concept d'intervention tient également compte du fait que l'Administration portuaire de Montréal a pris des dispositions afin d'assurer la récupération des hydrocarbures en phase libre dans le secteur des quais avant la construction du projet de CIAM. », (référence PR5.1.1.1, p. i).*

*À quel volume sont évalués les sols contaminés à être excavés et traités?*

*La méthode de traitement des sols contaminés et la compagnie qui s'en chargera ont-ils été identifiés?*

*Pour les sols ailleurs sur le site, un plan de gestion est-il défini ? Quels seraient les volumes à gérer et la méthode de traitement le cas échéant?*

**Réponse :**

Il importe de préciser que le projet de CIAM n'est pas un projet de réhabilitation, mais bien un projet de construction et d'exploitation d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur des terrains ayant fait l'objet de travaux de réhabilitation exhaustifs.

L'approche d'intervention convenue entre CIAM et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) consiste en l'excavation de sols contaminés au-delà des critères C du MDDELCC sous les infrastructures permanentes, les digues et les voies ferrées, et l'élimination hors-site dans des lieux autorisés des sols excavés. Ces travaux d'excavation de sols contaminés cibleront les stations d'échantillonnage qui rencontreront les conditions suivantes :

- stations d'échantillonnage pour lesquelles des sols contaminés en excès des critères C du MDDELCC ont été observés lors des évaluations environnementales de site Phase II réalisées par Golder en 2012 (PR8.2 et PR8.4); et
- stations d'échantillonnage situées sous les infrastructures permanentes, les digues et les voies ferrées.

La méthodologie liée aux travaux d'excavation de sols contaminés situés sous les infrastructures permanentes, les digues et les voies ferrées est décrite en détail dans notre réponse à la question QC-34 du MDDELCC (PR5.1.1.1).



Il est à noter que cette approche ne pourra être appliquée dans le secteur du quai 101 et des tirants vu l'impraticabilité de travaux d'excavation dans ces secteurs. En effet, les sols contaminés dans ces secteurs feront l'objet d'une demande d'impraticabilité technique vu l'impraticabilité des travaux d'excavation dans ces secteurs et compte-tenu des limites des techniques de réhabilitation in situ appliquées par d'autres consultants par le passé.

Donc, toute station d'échantillonnage située à l'extérieur de l'emprise des installations permanentes, des digues et des voies ferrées, ainsi que toute station d'échantillonnage située dans le secteur du quai 101 et des tirants ne feront pas l'objet de travaux ciblés d'excavation de sols contaminés. Par contre, si des travaux d'excavation liés aux travaux de construction devaient avoir lieu dans ces secteurs, les sols excavés qui ne peuvent être réutilisés sur place seront gérés conformément au Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, plus particulièrement selon la grille de gestion des sols excavés présentée à l'annexe 5, et aux articles 4 et 6 du Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés. Les lieux de traitement ou d'élimination des sols n'ont pas encore été choisis, mais ils seront autorisés aux termes de la réglementation applicable.

Le concept d'aménagement des deux sites est actuellement au stade préliminaire (par exemple, comme décrit dans l'étude d'impact de CIAM, le volume de la cuvette de rétention des réservoirs du Site 1 a été déterminé pour répondre aux exigences réglementaires, toutefois sa superficie et sa forme finale pourront varier de ce qui est illustré dans l'étude d'impact lors de l'ingénierie finale). Ainsi, les stations d'échantillonnage qui feront l'objet des travaux d'excavation de sols ne pourront être sélectionnées qu'une fois la conception finale des installations du terminal complétée. Les volumes de sols contaminés qui seront excavés pourront ensuite être calculés.

Propriété de ses employés et forte d'une expérience de plus de 50 ans, Golder Associés, une organisation d'envergure mondiale, a pour raison d'être de contribuer au développement de la Terre tout en préservant son intégrité. Nous fournissons à nos clients des solutions durables comprenant une gamme étendue de services spécialisés en consultation, conception et construction dans les domaines des sciences de la Terre, de l'environnement et de l'énergie.

Pour en savoir plus, visitez [golder.com](http://golder.com)

Afrique	+ 27 11 254 4800
Asie	+ 86 21 6258 5522
Océanie	+ 61 3 8862 3500
Europe	+ 44 1628 851851
Amérique du Nord	+ 1 800 275 3281
Amérique du Sud	+ 56 2 2616 2000

[solutions@golder.com](mailto:solutions@golder.com)  
[www.golder.com](http://www.golder.com)

**Golder Associés Ltée**  
**7250, rue du Mile End, 3e étage**  
**Montréal (Québec) H2R 3A4**  
**Canada**  
**T: +1 (514) 383 0990**

