



CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal

SOUS GESTION DU GROUPE FSM

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

**Réponse à la question additionnelle reçue du ministère de
l'Environnement et de la Lutte contre les changements
climatiques le 7 décembre 2018**

Dossier 3211-04-056



Février 2019



QUESTION ADDITIONNELLE REÇUE PAR COURRIEL LE 7 DÉCEMBRE 2018

Question ou commentaire :

Afin de compléter l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet, la CIAM doit compléter l'information relative au transport des hydrocarbures (Jet A et Jet A-1) de ses réservoirs à son principal client, via le pipeline de PTNI.

En effet, considérant l'incertitude rattaché à la variante retenue pour le transport des hydrocarbures du site 1 de la CIAM à Montréal-Est vers l'Aéroport Montréal-Trudeau et la modification potentielle des impacts du projet advenant la nécessité d'opter pour un autre mode de transport (camionnage), l'initiateur doit indiquer à quoi correspond le risque que ce mode de transport (pipeline) ne puisse être réellement utilisé. Ce risque doit être évalué autant par rapport à un arrêt de service complet du pipeline ou partiel (ex. : réduction du débit admissible). Afin de préciser sa réponse, l'initiateur doit présenter le taux de défaillance du pipeline de PTNI qu'il a considéré pour évaluer ce risque (ex. : lors des dix dernières années), notamment en indiquant la durée, la fréquence et l'impact de ces défaillances possibles (arrêt complet ou baisse de pression/débit). À cet effet, la CIAM doit aussi préciser si elle a priorité parmi les clients de PTNI en cas de baisse de débit/pression imposée dans leur pipeline (par la nature des travaux et/ou par l'ONÉ). Quelle est la proportion de débit annuel que représente CIAM dans la conduite de PTNI, tout client confondu? L'initiateur doit également préciser ce qu'il entend par « temporaire » ou « de courte durée » pour le transport par camion (ex. X nombre de jours/heures consécutives/par mois/par année), qu'il s'agisse d'un arrêt complet ou partiel du pipeline, dans les proportions de carburant qui serait alors camionné (en lien avec la priorité ou non de CIAM dans le pipeline de PTNI).

Sur la base de l'information présentée précédemment, la CIAM doit s'engager à déposer, auprès du MELCC, une évaluation de l'impact du camionnage advenant le cas où le pipeline serait indisponible (complètement ou partiellement) sur une plus longue période que celle définit précédemment. L'évaluation de l'impact devra notamment contenir les mesures d'atténuation qui seront mises en place dans ces circonstances.



Réponse :

La réponse à cette demande se divise en trois volets :

- 1) L'incertitude mentionnée quant à l'utilisation de PTNI pour le transport de carburants *Jet A* et *Jet A-1* vers l'aéroport Montréal-Trudeau;
- 2) Les risques de défaillance du pipeline de PTNI à destination de l'aéroport Montréal-Trudeau et d'interruption partielle ou complète de service; et
- 3) L'impact du camionnage advenant le cas où le pipeline serait indisponible sur une plus longue période que celle définie dans l'étude d'impact.

1.0 L'incertitude mentionnée quant à l'utilisation de PTNI pour le transport de carburants *Jet A* et *Jet A-1* vers l'aéroport Montréal-Trudeau

Il semble que le MELCC ait une préoccupation quant à la viabilité du choix de CIAM de se brancher au pipeline existant de PTNI à destination de l'aéroport Montréal-Trudeau. CIAM est confiante que ce choix est viable et les raisons justifiant ce choix sont les suivantes :

- Le pipeline de PTNI est une infrastructure existante dont la vocation correspond exactement aux besoins du projet. Ce pipeline pourra accepter le carburant d'aviation provenant des installations de CIAM malgré les restrictions actuelles de pression imposées par l'Office national de l'énergie (ONÉ) sur le fonctionnement de PTNI. En effet, CIAM comprend que depuis septembre 2016, PTNI doit opérer son pipeline entre Montréal-Est et l'aéroport Montréal-Trudeau avec une pression réduite de 30 %, mais que le volume de carburant provenant des installations de CIAM pourra néanmoins être ajouté à l'utilisation actuelle de ce pipeline.
- Le pipeline de PTNI et son exploitation sont surveillés de près par l'ONÉ et nous comprenons que PTNI répond aux demandes et aux exigences de l'ONÉ. CIAM comprend également qu'un suivi est fait par le gouvernement du Québec et que des échanges périodiques ont lieu avec les représentants de PTNI. De plus, des documents déposés au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) par l'ONÉ et par PTNI lors de l'audience publique du projet de CIAM (documents DQ8.1 et DQ9.1) confirment que PTNI travaille actuellement en étroite collaboration avec l'ONÉ et satisfait les exigences des ordonnances de ce dernier.
- De plus, la *Loi sur l'Office national de l'énergie* impose des obligations à PTNI concernant notamment ses tarifs, ses conditions de services ainsi que son habileté à étendre, suspendre ou cesser ses services. L'article 71 de cette loi impose à PTNI l'obligation de recevoir et de transporter le carburant d'aviation jusqu'à l'aéroport, sauf pour des raisons jugées acceptables par l'ONÉ. Ainsi, PTNI devrait recevoir l'autorisation de l'ONÉ pour suspendre ou cesser le service à l'aéroport Montréal-Trudeau. L'ONÉ n'autoriserait pas PTNI à cesser un service aussi important sans raison convaincante, p. ex., l'intégrité du pipeline ou des préoccupations de sécurité publique, et il tiendrait compte de l'intérêt public d'assurer l'approvisionnement de l'aéroport avant de ce faire. Les clients¹ de PTNI et l'aéroport Montréal-Trudeau pourraient s'objecter à une demande par PTNI pour suspendre le service. Ils

¹ Il est important de rappeler que bien que ce sont les installations de CIAM qui seront branchées au pipeline de PTNI, comme pour le transport maritime et ferroviaire, ce sont chacune des compagnies aériennes ou des fournisseurs qui seront responsables individuellement du carburant *Jet A* ou *Jet A-1* qui sera transporté par PTNI et donc qui seront les clients de PTNI au sens de la Loi.



pourraient également faire la demande auprès de l'ONÉ pour une ordonnance enjoignant PTNI à fournir le service.

Ainsi, CIAM n'a pas de raison d'envisager que le pipeline de PTNI interrompra, limitera ou cessera ses activités de façon à nuire à l'approvisionnement en carburant d'aviation par pipeline de l'aéroport Montréal-Trudeau et CIAM croit qu'il est préférable d'optimiser l'utilisation d'infrastructures existantes afin d'éviter les impacts associés à la circulation de camions-citernes. Comme pour toute infrastructure, des arrêts/fermetures temporaires et de courte durée du pipeline de PTNI pour fins d'entretien ou de panne peuvent survenir et parce que PTNI travaille actuellement à satisfaire les exigences des ordonnances de l'ONÉ, de tels arrêts ont été considérés dans l'étude d'impact sur l'environnement du projet de CIAM.

Comme expliqué à la section 4.1 de l'étude d'impact de CIAM, en cas d'arrêts/fermetures temporaires du pipeline de PTNI, du camionnage a été prévu comme solution de rechange de courte durée. Le nombre et la durée de tels événements ne peuvent être estimés avec précision puisqu'il ne s'agit pas d'événements récurrents qui sont planifiés. Une hypothèse de 15 millions de litres par année transportés par camions-citernes, soit 288 camions-citernes, a été utilisée dans l'étude d'impact de CIAM. Cela équivaut à environ 9 à 13 jours d'approvisionnement. Advenant le cas où du camionnage serait nécessaire pour une période de plus de 14 jours consécutifs, CIAM s'engage à informer le MELCC et les autres parties prenantes de la situation et des mesures d'atténuation en place pour minimiser l'impact du camionnage spécifique à cet événement. Il est important de noter qu'en 2017, CIAM a accru la taille de son parc de réservoirs à l'aéroport Montréal-Trudeau, ce qui devrait normalement permettre de couvrir pour un arrêt de moins de 72 ou 96 heures².

2.0 Les risques de défaillance du pipeline de PTNI à destination de l'aéroport Montréal-Trudeau et d'interruption partielle ou complète de service

PTNI est une compagnie privée sans lien avec CIAM. Il faudrait donc s'adresser directement à elle pour obtenir des informations spécifiques relatives aux risques de défaillance de leurs installations. CIAM a fait la demande à PTNI et cette dernière nous a référé au site internet de l'ONÉ.

Selon la réponse de l'ONÉ aux questions du BAPE lors de l'audience publique du projet de CIAM, au cours des 15 dernières années, 19 incidents ont été signalés pour le segment du pipeline de PTNI entre Montréal-Est et l'aéroport Montréal-Trudeau (DQ8.1). Sauf pour deux incidents, tous les autres sont des signalements d'événements de surpression sur la canalisation. L'un des deux incidents est un rejet de substances sur l'emprise du réseau de canalisations d'amenée de Montréal à la raffinerie Shell et l'autre incident est un incendie dans une armoire de l'appareillage extérieur à la station de pompage de Montréal après sa mise en service.

De plus, selon l'expérience de CIAM à l'aéroport Montréal-Trudeau, un seul arrêt complet de service se serait produit historiquement sur le pipeline de PTNI alimentant l'aéroport Montréal-Trudeau en carburant d'aviation. Cet arrêt de service a eu lieu en août 2018; il s'agissait d'un arrêt complet de 6 jours par mesure

² Il s'agit d'approximations qui peuvent varier selon le moment où l'arrêt survient en fonction de la demande spécifique en carburant car celle-ci est directement liée à l'achalandage pour les vols de passagers ainsi que selon le jour du dernier transport complété par PTNI.



de précaution afin de procéder à des fouilles d'investigation conformément au programme de gestion de l'intégrité et aux obligations réglementaires de PTNI.

Il est important de mentionner que la construction du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM améliorera la situation actuelle par une meilleure fiabilité de la livraison de carburants *Jet A* et *Jet A-1* à l'aéroport Montréal-Trudeau grâce à sa nouvelle connexion au pipeline de PTNI. Présentement, il y a un collecteur commun qui doit être emprunté par tous les produits pétroliers acheminés tant au pipeline multiproduits de PTNI qu'au pipeline de carburant d'aviation en direction de l'aéroport Montréal-Trudeau. Le projet de CIAM évitera ce collecteur commun et se branchera directement au pipeline de carburant d'aviation en direction de l'aéroport. Ceci réduira les contraintes actuelles d'acheminement alors que le carburant *Jet A* ou *Jet A-1* doit attendre son tour pour emprunter le collecteur commun avant d'être acheminé vers l'aéroport dans le pipeline de carburant d'aviation et n'est donc pas transporté de façon quotidienne vers l'aéroport. Ainsi, avec la construction de son nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, comme CIAM pourra recevoir du carburant à des intervalles plus rapprochés, à son parc de réservoirs à l'aéroport Montréal-Trudeau, les réservoirs seront pleins plus souvent et il y aura alors moins de chance de devoir recourir au camionnage s'il y avait une panne de PTNI de courte durée. De plus, le risque d'interruption de service liée aux installations de PTNI sera moins élevé en évitant le collecteur commun et les interruptions potentiellement liées au pipeline multiproduits existant.

3.0 L'impact du camionnage advenant le cas où le pipeline serait indisponible sur une plus longue période que celle définie dans l'étude d'impact

La section 7.3.3.1 de l'étude d'impact qui concerne les impacts liés à la circulation de camions-citernes pendant l'exploitation du projet a été reprise ci-dessous pour y ajouter les impacts en cas de situation exceptionnelle de panne de service de PTNI.



Impacts sur la composante de l'utilisation du territoire (milieu humain) pendant la phase d'exploitation – Situation exceptionnelle de panne de service de PTNI

Sources d'impacts

Comme indiqué au tableau 7-4 de l'étude d'impact de CIAM, pendant la période d'exploitation, la source d'impacts suivante pourrait entraîner des impacts négatifs potentiels sur la composante *Utilisation du territoire* :

Activités ou sources d'impacts sur l'utilisation du territoire en période d'exploitation	
Exploitation des infrastructures et des installations	X
Entretien et réfection des infrastructures et des installations	X*

* Ajout pour tenir compte d'une panne de service de PTNI.

Description des impacts potentiels

Environ 35 navires-citernes et 9 barges seront déchargés/chargés annuellement au terminal maritime (Site 1) de CIAM, soit environ 2 à 3 par mois, ce qui représente environ 10 à 13 % des navires-pétroliers qui sont accueillis chaque année au Port de Montréal (section 4.1).

De plus, environ 10 950 wagons-citernes par an, soit entre 20 et 30 wagons-citernes par jour, quitteront le Site 2 en direction de Toronto. Le projet engendrera donc une augmentation de la circulation ferroviaire sur le réseau ferroviaire existant, notamment à proximité du Site 2. Dans la zone d'étude, cette augmentation de wagons-citernes sera localisée dans un milieu fortement industrialisé où ce type de transport est déjà bien présent.

De façon routinière, il n'est pas prévu que des camions-citernes circulent entre Montréal-Est (Site 2) et Dorval ou Ottawa. Dans le cadre du projet, l'utilisation de camions-citernes est uniquement prévue en tant que scénario de rechange, en cas de besoin. Ainsi, en général, aucune augmentation mesurable de circulation routière n'est attendue pendant l'exploitation du projet.

Pour répondre à la demande du MELCC, une évaluation de l'impact en cas de panne complète du pipeline de PTNI a été effectuée. Selon ce scénario, un volume de 420 à 568 ML par année provenant des installations de CIAM pourrait potentiellement devoir être transporté par camions-citernes vers l'aéroport Montréal-Trudeau et l'aéroport Ottawa-MacDonald-Cartier. Ce volume est l'équivalent de 1,0 à 1,3 camion-citerne de 52 000 litres par heure.



Les exigences de CIAM qui seront fournies aux compagnies de transport par camion et aux lignes aériennes qui en retiendront les services, requerront que les camions-citernes empruntent les rues suivantes pour rejoindre l'autoroute 40 à partir du Site 2 : boulevard Joseph-Versailles (direction ouest; à partir de la rue Notre-Dame), rue Sherbrooke (nord), avenue Marien (ouest), ce qui aura pour conséquence d'éviter la rue Notre-Dame en direction de l'autoroute 25 (entre la rue Joseph-Versailles et la rue De Boucherville) en tout temps.

Des données disponibles publiquement concernant la circulation lourde sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste au nord de l'autoroute 40 peuvent fournir un ordre de grandeur de la situation dans le secteur. Selon cette étude de circulation³, le nombre de camions à cette intersection variait entre 33 et 53 camions par heure. En supposant que les données sont similaires pour l'avenue Marien, l'ajout de camions-citernes en provenance et en direction du Site 2 de CIAM représenterait une hausse moyenne d'environ 5 % de la circulation actuelle en condition de fermeture de pipeline. Il est à noter qu'il s'agit d'une moyenne basée sur le volume annuel prévu à destination des aéroports Montréal-Trudeau et Ottawa-MacDonald-Cartier, le nombre de camions-citernes par heure pourrait toutefois varier à la hausse ou à la baisse.

En raison de la faible augmentation attendue de la circulation et ce, même en situation exceptionnelle de panne, l'intensité de l'impact sur la composante *Utilisation du territoire* est considérée faible. L'étendue de l'impact potentiel est jugée locale car le changement sera surtout ressenti à l'intérieur des limites de la zone d'étude du projet. La durée de l'impact potentiel en situation normale est considérée longue puisqu'il perdurera, bien que de façon discontinue, tout au long de la période d'exploitation. Toutefois, la durée de l'impact potentiel en situation exceptionnelle de panne est considérée courte puisque l'impact ne s'échelonne pas pendant toute la période d'exploitation et que le pipeline de PTNI, étant un service essentiel réglementé en vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, devra être rétabli le plus rapidement possible. La durée pourrait s'exprimer en jours ou au pire en semaines, mais considérant le projet de CIAM dans son ensemble, cela demeure de courte durée.

Ainsi, selon la grille de détermination de l'importance de l'impact potentiel, l'importance de l'impact sur la composante est considérée faible.

Mesures d'atténuation

Dans le cas d'une situation où le chargement de camions-citernes au Site 2 serait nécessaire, les camionneurs seront informés des plans de camionnage de la Ville de Montréal-Est et de la Ville de Montréal, ainsi que des horaires de circulation à respecter.

³ WSP Canada Inc. (2014). Étude de circulation, Étude d'impact sur les déplacements - Centre de traitement des matières organiques de Rivière-des-Prairies (compostage), pour la Ville de Montréal, Montréal, 28 pages et annexes. Disponible sur le site de l'Office de consultation publique de Montréal : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P74/3h.pdf>



Évaluation des impacts résiduels

À la suite de l'application des mesures d'atténuation, l'importance de l'impact négatif résiduel sur la composante demeurera faible (tableau 7-26) car les indicateurs (intensité, étendue et durée) demeurent inchangés.

Tableau 7-26 : Importance des impacts résiduels - Utilisation du territoire en période d'exploitation

Description	Nature	Intensité	Étendue	Durée	Importance des impacts résiduels
Augmentation du nombre de wagons-citernes, navires-citernes et camions-citernes (<u>situation normale d'exploitation de CIAM</u>).	Négative	Faible	Locale	Longue	Faible
Augmentation du nombre de wagons-citernes, navires-citernes et camions-citernes (<u>situation exceptionnelle d'interruption de service de PTNI requérant l'utilisation de camions-citernes</u>).	Négative	Faible	Locale	Courte	Faible



golder.com