

Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire sur le territoire de la ville
de Montréal-Est par la Corporation
Internationale d'Avitaillement de
Montréal

Projet :

Numéro de dossier :

3211-04-056

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Affaires municipales et Habitation	Direction à la métropole et aux affaires métropolitaines	Caroline Pilon	2018-04-03	2
2.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction des services à la clientèle de l'île de Montréal	Mathieu Payette-Hamelin	2018-04-05	2
3.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Monia Prévost	2018-04-25	1
4.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Jean-François Bergeron		3
5.	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles	Direction générale des mandats stratégiques	Marc Leduc	2018-03-29	1
6.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	2018-07-12	1
7.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction régionale de santé publique	Véronique Duclos / David Kaiser	2018-07-10	3
8.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction régionale de santé publique	Luc Lefebvre / Maxime Roy	2018-02-23	17
9.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	2018-12-05	2
10.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction régionale de santé publique	Véronique Duclos / David Kaiser	2018-12-05	5
11.	Ministère des Transports	Direction générale des inventaires et du Plan	Daniel Donais	2018-06-06	2
12.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des	Gilles Desgagnés	2018-04-19	2
13.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal et de Laval	Jia Lun Poon	2018-04-13	2
14.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des eaux usées	Nancy Bernier / Martin Villeneuve	2018-07-24	3
15.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction du Programme de réduction des rejets industriels et des lieux contaminés	Johanne Laberge	2018-03-29	2
16.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des matières dangereuses et des pesticides	Benoit Nadeau	2018-07-05	1

17.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise climatique	Alexandra Roio	2018-07-11	1
18.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise climatique	Sergio Cassanaz	2018-07-11	2
19.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques climatiques	Julie Veillette	2018-07-05	1
20.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Christiane Jacques / Manuel Giurgiu	2018-06-13	11
21.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Charles Pelletier	2018-11-23	1
22.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des avis et des expertises	Caroline Boiteau / Jean-François Brière	2018-07-10	3
23.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des avis et des expertises	Caroline Boiteau / Carole Lachapelle	2018-04-10	4
24.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Line Couillard	2018-04-06	1
25.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers et de l'évaluation stratégique	Mireille Paul / Karine Dubé	2018-04-30	10
26.		Ville de Montréal / Service de l'environnement / Division du contrôle des rejets industriels	Nadia Ouellet / Jamil Jimmy Dib	2018-07-09	2

Direction à la métropole et aux affaires métropolitaines

Montréal, le 3 avril 2018

Par courriel

Madame Mélissa Gagnon,
Directrice
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Télécopieur : 418-644-8222

**Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) - avis de
recevabilité de l'étude d'impact
(Dossier n° 3211-04-056)
Mandat 2018-002108**

Madame,

À votre demande, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMOT) a examiné l'étude d'impact de novembre 2015 concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, préparée par Golder Associés, ainsi que le Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, déposé en juin 2016.

La construction d'un terminal d'approvisionnement à Montréal-Est vise à faciliter l'alimentation en carburant des compagnies aériennes actives dans les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), MacDonald-Cartier (Ottawa) et Pearson (Toronto). CIAM projette d'installer ce terminal en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'Administration portuaire de Montréal, dans un secteur déjà utilisé pour le chargement et l'entreposage de produits pétroliers. Le projet comprend les quatre composantes principales suivantes : un terminal maritime avec un quai de transbordement et huit réservoirs d'une capacité totale d'entreposage d'environ 164 millions de litres (Site 1); une installation de chargement de wagons-citernes et de camions-citernes (site 2); une courte conduite de raccordement entre les sites 1 et 2; un pipeline d'environ 7 km pour relier le site 1 au pipeline existant de Pipeline Trans-Nord

Montréal
800, rue du Square-Victoria, bur. 2.00
C. P. 83, succ. Tour-de-la-Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1B7
Téléphone : 514 873-8246
Télécopieur : 514 864-5912
www.mamrot.gouv.qc.ca

Inc. qui dessert déjà l'aéroport de Montréal à partir de Montréal-Est. Le promoteur souhaite amorcer les travaux de construction à l'automne 2018. Le coût du projet est évalué à environ 150 M\$.

L'étude d'impact et les documents complémentaires tiennent compte des commentaires transmis au MDDELCC le 10 décembre 2015, à l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact. Ce projet fait présentement l'objet d'une audience publique du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). La commission du BAPE a tenu le 27 février 2018 les séances publiques de la deuxième partie de l'audience. Le rapport du BAPE sera déposé à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 22 mai prochain. Celle-ci disposera alors de 15 jours pour le rendre public.

Par conséquent, la DMAM juge recevable l'étude d'impact sur le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est.

En espérant le tout conforme à votre demande, veuillez recevoir, Madame, mes salutations distinguées.

La directrice,



Caroline Pilon

c.c. M. Michel Duquette, chargé de projet, Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres, MDDELCC



Le 5 avril 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Avis : Terminal d'approvisionnement du carburant aéroportuaire par la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est
(dossier 3211-04-056)**

Madame la Directrice,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel sur le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire situé dans Montréal-Est, élaboré par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal et transmis le 8 mars 2018 à la Direction générale de la métropole du ministère de la Culture et des Communications (MCC).

Sur la base des documents soumis à l'attention du MCC et sur les sujets qui relèvent de ses champs de compétence, nous sommes favorables au projet et nous convenons de sa recevabilité en ce qui concerne les variables qui relèvent de nos responsabilités. Le MCC tient à souligner qu'en raison des très faibles probabilités de retrouver des vestiges archéologiques sur les sites du projet, toute supervision archéologique ou intervention archéologique préalables apparaîtraient superflues.

Cette position repose sur la compatibilité des objectifs de conservation du patrimoine québécois poursuivis par la Loi sur le patrimoine culturel et le MCC. Le Ministère tient à rappeler au promoteur, qu'en vertu de l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel, il doit être tenu informé de toutes les découvertes archéologiques, qu'elles surviennent dans le contexte de fouilles archéologiques ou lors de découvertes fortuites.

... 2

Pour de plus amples renseignements relatifs à cet avis, vous pouvez communiquer avec madame Sophie Tanguay au 514 873-2255, poste 5109.

Veillez agréer, Madame la Directrice, nos salutations distinguées.

Le directeur général par intérim,



Mathieu Payette-Hamelin

Le 25 avril 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Je donne suite à votre lettre du 8 mars 2018 concernant le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (3211-04-056).

Après analyse des derniers ajouts au contenu de l'étude d'impact et à la lumière des audiences publiques, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) présente un avis portant sur l'acceptabilité environnementale du projet. L'avis ministériel joint traite des mesures d'inventaire et de protection de la couleuvre brune.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-François Bergeron, responsable de ce dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3122.

Veillez accepter, Madame, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

La directrice,



Monia Prévost

MP/JFB/lc

p. j. Avis du MFFP

**Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est**

Avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

V/R : 3211-04-056 – N/R : 20180309-23

1. CONTEXTE

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a reçu de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques une demande d'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. Le domaine de compétence Faune du MFFP est interpellé.

Le projet comporte la construction d'un terminal maritime de transbordement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est sur des terrains de l'Administration portuaire de Montréal. Il comporte également la construction d'une nouvelle installation pour le chargement des wagons et des camions-citernes et la construction d'un nouveau pipeline d'une longueur de cinq kilomètres entre le site 1 et un pipeline existant appartenant à Pipelines Trans-Nord Inc.

2. ENJEUX

Le site visé pour les travaux de construction du terminal de carburant aéroportuaire est situé dans un secteur de friches présentant un potentiel pour la couleuvre brune (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable). L'initiateur n'a pas effectué un inventaire de couleuvres conforme au protocole standardisé fourni par le MFFP. Le protocole standardisé requiert au moins six visites distinctes, dont trois dans les conditions climatiques idéales au printemps et à l'automne. L'initiateur a, quant à lui, effectué une seule journée d'inventaire le 21 avril 2016. Même dans les conditions climatiques idéales, une seule visite ne peut pas constituer un inventaire représentatif qui permet de conclure à l'absence de l'espèce visée dans le milieu à l'étude. La visite réalisée le 21 avril 2016 peut permettre d'identifier la présence d'hibernacle potentiel, mais elle ne correspond pas à l'utilisation de l'habitat par les couleuvres au cours de son cycle vital estival. L'absence de détection des couleuvres dans ces circonstances ne permet donc pas de statuer si les couleuvres sont présentes ou non dans ces milieux.

Dans ces circonstances, l'initiateur doit mettre en œuvre les mesures d'atténuation telles que mentionnées dans la réponse à la question QC-62 :

« Quelques semaines avant le début des travaux de construction prévus au cours de 2017, la CIAM procédera à la pose d'abris temporaires aux Sites 1 et 2, afin de permettre la capture de couleuvres et de les relocaliser, 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. Afin de réaliser ce travail, une demande de permis à des fins scientifiques, éducatives ou de gestion de la faune (permis SEG) sera transmise au MFFP un minimum dix jours avant le début de la pose d'abris temporaires ».

Aspect forestier

Aucun déboisement n'est requis actuellement pour le passage du pipeline qui sera construit. Il est demandé de fournir les fichiers de forme reliés à l'emprise définitive du pipeline (en format polygonal) pour en permettre l'analyse forestière, car des changements pourraient survenir en lien avec son tracé.

Toute superficie boisée, quelle que soit sa composition ou son âge comporte un intérêt, car le taux de boisement à Montréal est près de 10 % (PMAD, 2012) alors que la Communauté métropolitaine de Montréal vise un couvert forestier de 30 %. Il est donc recommandé d'éviter et de minimiser les pertes de couvert forestier.

3. CONCLUSION

Le MFFP a analysé l'ensemble des documents déposés dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. L'initiateur doit s'engager à :

- a. Réaliser les mesures de mitigation proposées (QC-62).
- b. Effectuer un plan de capture et de relocalisation des couleuvres qui doit être approuvé au préalable par le MFFP. Le plan doit contenir le protocole pour la capture des individus incluant la période de capture qui doit être propice pour l'observation des couleuvres et inclure au minimum six visites et se poursuivre jusqu'à l'absence de capture de couleuvres pendant au moins 14 jours consécutifs. Le plan doit contenir au moins un site pour relocaliser les individus (hibernacle et enclos à construire). Le plan doit être transmis par l'initiateur à la spécialiste responsable de ces espèces, M^{me} Nathalie Tessier (nathalie.tessier@mffp.gouv.qc.ca) de la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval du MFFP.

Le MFFP réévaluera l'acceptabilité de ce projet à la lumière des engagements de l'initiateur du projet pour l'atténuation des impacts sur les couleuvres qui lui seront transmis.

PERSONNES-RESSOURCES

Toute question concernant la faune et les forêts :

M^{me} Nathalie Tessier

Direction de la gestion de la faune de l'Estrie,
de Montréal, de la Montérégie et de Laval
Téléphone : 450 928-7608, poste 310

M. Steve Garceau

Direction de la gestion de la faune de l'Estrie,
de Montréal, de la Montérégie et de Laval
Téléphone : 450 928-7608, poste 348

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-François Bergeron**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3122.

Le 29 mars 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 8 mars 2018 concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (3211-04-056).

Le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles n'a pas de commentaires à formuler et considère que le projet est acceptable.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Nicolas Grondin, responsable de ce dossier à la Direction générale des mandats stratégiques, au 418 627-6256, poste 3654.

Veillez accepter, Madame, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Marc Leduc

Direction générale
de la santé publique

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Québec, le 12 juillet 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
(Dossier 3211-04-456)**

Madame la Directrice,

Pour donner suite à votre demande datée du 13 juin dernier, nous vous transmettons notre avis quant à l'acceptabilité du projet mentionné en objet. Cet avis se base sur l'analyse de la Direction de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Afin de pouvoir considérer l'étude d'impact comme acceptable d'un point de vue de santé publique, des informations supplémentaires devront être fournies à la DSPublique. Ces informations ont trait à la perspective limitée de l'analyse à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement, à l'aménagement du territoire et à la santé et la sécurité des usagers de la route. Vous retrouverez le détail de ces questions et commentaires dans l'avis de la DSPublique joint à cet envoi.

Espérant le tout à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice de la santé environnementale,



par:

Marion Schnebelen, M. Sc.

p. j. (2)

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 10 juillet 2018

Madame Marion Schnebelen, M.Sc.
Chef du service de la santé environnementale
Direction générale de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 11^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)

Madame Schnebelen,

La présente a pour but de répondre à votre demande d'évaluation de l'acceptabilité d'un point de vue de santé environnementale du projet ci-dessus mentionnée.

Comme vous le savez sûrement, notre Direction régionale de santé publique a déposé, lors de la deuxième partie des audiences publiques, un mémoire qui présente le point de vue de la santé publique. À cet effet, nous avons annexé à la présente lettre une copie de notre mémoire. À la lecture de ce mémoire, vous constaterez que quatre aspects du projet sont préoccupants pour la santé publique montréalaise, soit 1) la perspective limitée de l'analyse à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement en carburant; 2) l'aménagement du territoire; 3) les effets sur la santé des usagers de la route, et 4) les impacts d'un déversement aquatique potentiel au pipeline PTNI.

Le rapport d'enquête et d'audience publique produit par la Commission d'enquête a repris nos préoccupations de santé publique et les a reformulées en avis ou en recommandations à l'intention des instances décisionnelles.

... 2

En ce qui concerne nos préoccupations relatives à la perspective limitée de l'analyse du projet et aux impacts d'un déversement aquatique potentiel du pipeline PTNI, la commission souligne que :

« Considérant l'historique de non-conformité continue de Pipelines Trans-Nord Inc. depuis plusieurs années, particulièrement quant aux risques de surpressions et aux traverses des cours d'eau, la commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait valider que Pipelines Trans-Nord Inc. ait répondu aux exigences de l'Office national de l'énergie avant d'autoriser la construction et le raccordement du pipeline de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal ».

De plus, nous sommes d'avis que les demandes de la Commission d'enquête adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'exiger :

« à l'initiateur du projet qu'il prévoie des mesures d'urgence détaillées afin d'empêcher qu'un déversement de carburéacteurs au quai de transbordement n'atteigne les habitats riverains des îles de Boucherville ou les prises municipales d'approvisionnement en eau potable situées en aval du projet ».

soient également appliquées pour les déversements potentiels au pipeline PTNI qui pourraient affecter les prises d'eau potable de Montréal.

À cet effet, nous aimerions obtenir les conclusions du MDDELCC sur l'information recueillie auprès de l'Office national de l'énergie et de l'initiateur du projet.

En ce qui concerne notre préoccupation sur l'aménagement du territoire, la commission constate que :

« l'emprise proposée du pipeline de raccordement longerait deux quartiers aux vocations commerciale et résidentielle, chacun sur une centaine de mètres, soit le segment longeant la rue Notre-Dame et le boulevard Joseph-Versailles et celui longeant la rue Sherbrooke Est, à la hauteur de l'avenue Broadway ».

Elle mentionne également qu'une :

« attention particulière devrait être accordée au pipeline de raccordement reliant les installations de la CIAM au réseau de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) puisqu'il serait implanté dans une emprise qui longerait deux quartiers aux vocations commerciale et résidentielle et représenterait un risque d'accident qui pourrait porter atteinte à la sécurité des riverains résidant à proximité de ces installations ».

et que

« la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal devrait informer, de manière préventive, les riverains des risques que pourrait représenter le pipeline de raccordement pour leur sécurité et des mesures à prendre en cas d'accident. L'information des riverains devrait être inscrite dans les mesures de prévention et d'intervention de son plan d'urgence, selon les principes prévention, santé et qualité de vie et accès au savoir de la Loi sur le développement durable ».

En ce qui concerne les effets sur la santé des usagers de la route, la Commission d'enquête constate que plusieurs risques identifiés et analysés aux sites 1 et 2 pourraient, en cas d'accident, porter gravement atteinte à l'intégrité physique des individus présents sur les sites 1 et 2 et sur la rue Notre-Dame Est à proximité.

À nouveau, nous aimerions obtenir les informations relatives aux mesures qui seront mises en place à cas d'accident pour alerter et aviser les riverains à risques, de même que les usagers de la route en cas d'accident.

Nous sommes donc dans l'impossibilité de produire l'avis d'acceptabilité demandé. Pour faire suite à la réception des informations demandées et à leurs analyses, nous pourrions revoir notre avis.

Veuillez recevoir, Madame Schnebelen, nos meilleures salutations.



Véronique Duclos
Chef de service,
Environnement urbain et saines
habitudes de vie



David Kaiser, M.D., M. Sc., FRCPC
Responsable médical
Environnement urbain et saines
habitudes de vie

VD/DK/cjb

c. c. M^{me} Mylène Drouin, directrice régionale de santé publique, CCSMTL
M^{me} Audrey Couture, coordonnatrice du Service Environnement urbain et saines habitudes de vie, CCSMTL

p.j. (1)

**Mémoire présenté au Bureau des audiences
publiques sur l'environnement par le
Directeur de santé publique de Montréal**

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



Février 2018

Une publication de la **Direction régionale de santé publique**
CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
514 528-2400
dsp.santemontreal.qc.ca
twitter.com/Santepub_Mtl

Auteurs

Luc Lefebvre, M.Sc. — Toxicologue
Maxime Roy, M.D., MPH, FRCPC

Collaborateurs

Mylène Drouin, M.D., FRCP, chef médical
Stéphane Perron, M.D., responsable médical
Simon Tessier, M.A.

Révision linguistique et mise en page

Annie Boulanger

Sous la Direction

Richard Massé, M.D., directeur régional de santé publique

Les données contenues dans ce document peuvent être citées, à la condition d'en mentionner la source.

Ce document est disponible en ligne à la section publications
du site Web : www.dsp.santemontreal.qc.ca

© Gouvernement du Québec, 2018

ISBN : **978-2-550-80621-9**

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2018
Bibliothèque et Archives du Canada, 2018

Note : Dans ce document, l'emploi du masculin générique désigne aussi bien les femmes que les hommes et est utilisé dans le seul but d'alléger le texte.

Table des matières

MOT DU DIRECTEUR	V
MANDAT DE LA DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE	1
DESCRIPTION DU PROJET	2
PRÉOCCUPATIONS DE SANTÉ PUBLIQUE	3
1. PERSPECTIVE LIMITÉE À UN SEUL MAILLON DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT	3
2. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	5
3. LES RISQUES POUR LES USAGERS DE LA ROUTE	8
4. RISQUES ASSOCIÉS AU DÉVERSEMENT AQUATIQUE.....	9
CONCLUSION	11
RÉFÉRENCES.....	12

Table des illustrations

FIGURE 1 — CARTOGRAPHIE DES COMPOSANTES DU PROJET CIAM	3
FIGURE 2 — TRACÉ DU PIPELINE TRANS-NORD INC.....	5
FIGURE 3 — DISTANCES D'IMPACT MAXIMALES POUR LE RAYONNEMENT THERMIQUE DE 5 kW/M.....	8

Mot du directeur

L'actualité nous rappelle régulièrement que des accidents industriels peuvent avoir des impacts néfastes importants sur la santé de la population. Dans une métropole comme Montréal, la densité de la population et de l'environnement bâti peut en aggraver significativement les conséquences. Pour protéger la population, il faut identifier les risques et se préparer collectivement à y faire face. Il faut aussi agir en amont pour réduire les risques à leur source.

Étant donné la densité du milieu urbain, un grand nombre de citoyens résideront, travailleront ou se déplaceront à proximité de tout nouveau projet industriel. Les distances de séparation doivent être suffisantes entre le projet et la population. Sinon, des mesures de protection additionnelles doivent être mises en place. Des mécanismes doivent également être développés afin d'alerter rapidement les citoyens si un incident se produit afin que ceux-ci puissent évacuer de façon sécuritaire ou éviter la zone dangereuse.

Il existe aussi des enjeux concernant l'environnement et la santé des Montréalais à une distance plus grande que ce qui est considéré dans les scénarios d'accident suggérés par le promoteur. Le projet aura pour effet de reconfigurer la chaîne d'approvisionnement en carburant de grands aéroports et de modifier l'utilisation des différentes voies de transport, notamment sur l'île de Montréal. En plus des risques liés aux nouvelles installations et activités, il faut donc considérer les risques accrus liés à ces changements. À notre avis, le projet proposé ne devrait pas aller de l'avant tant que les organismes réglementaires responsables du reste de la chaîne d'approvisionnement n'auront pas démontré que les maillons qui les concernent ont été évalués à la lumière des impacts amenés par le projet et que des mesures additionnelles pour prévenir et gérer d'éventuels incidents seront mises en place.

Le mémoire rappelle enfin le caractère essentiel de l'accès à l'eau potable pour la population de Montréal, notamment pour les activités du réseau de la santé. L'arrêt de services comme la dialyse ou la stérilisation des équipements aurait des conséquences graves pour de nombreux patients. Tout nouveau projet devrait donc être conçu pour préserver cette ressource vitale.

J'espère que ce mémoire apportera un éclairage supplémentaire à l'analyse globale du projet et qu'il contribuera à la formulation des recommandations.

Pour le directeur régional de santé publique, Richard Massé, M.D.

Eric Litvak, M.D.
Directeur médical adjoint

Mandat de la direction régionale de santé publique

La Direction régionale de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (DRSP) a pour principale mission de préserver et améliorer la santé de la population de l'Île de Montréal par des interventions de promotion, prévention et protection de la santé. En vertu de la Loi sur les services de santé et les services sociaux¹ et de la Loi sur la santé publique², le Directeur de santé publique a le mandat d'identifier les situations susceptibles de mettre en danger la santé de la population et de mettre en place les mesures nécessaires à sa protection. Sous l'autorité du Directeur, la DRSP est responsable de protéger la santé de la population face aux conséquences potentielles qui pourraient se produire sur le territoire de la région de Montréal.

Dans le cadre de l'audience publique sur le Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal menée par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la (DRSP) a évalué le projet et les études déposés en identifiant les enjeux pour la population montréalaise. Il est important de noter que ce mémoire se concentre sur les conséquences pour la santé des Montréalais.

¹ Gouvernement du Québec. 1991. *Loi sur les services de santé et les services sociaux*. L.R.Q. Ch. S-4.2 art.373.

² Gouvernement du Québec. 2001. *Loi sur la santé publique*. L.R.Q. Ch. S-2.2 art.53, alinéa 5 et art.54.

Description du projet

La Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) est propriétaire et exploitant des installations de carburants Jet A et Jet A-1 se trouvant à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (aéroport Montréal-Trudeau). Le CIAM est un consortium de compagnies aériennes commerciales à but non lucratif qui dessert en carburants Jet A et Jet A-1 toutes les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité à l'aéroport Montréal-Trudeau et à l'aéroport international de Mirabel. Le consortium inclut presque toutes les compagnies domestiques et internationales qui opèrent dans ces aéroports.

Le présent projet consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants Jet A et Jet A-1 par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce carburant est destiné à alimenter les compagnies aériennes aux aéroports internationaux Montréal-Trudeau, Pearson de Toronto (aéroport Toronto-Pearson) et Macdonald-Cartier d'Ottawa (aéroport Ottawa-Macdonald-Cartier).

Le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM sera installé en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'Administration portuaire de Montréal, au coeur d'un secteur dédié aux terminaux de chargement des produits pétroliers dans la ville de Montréal-Est. À partir du nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, le carburant sera alors expédié par pipeline, par barge, par train, ou par camion-citerne vers les différents aéroports.

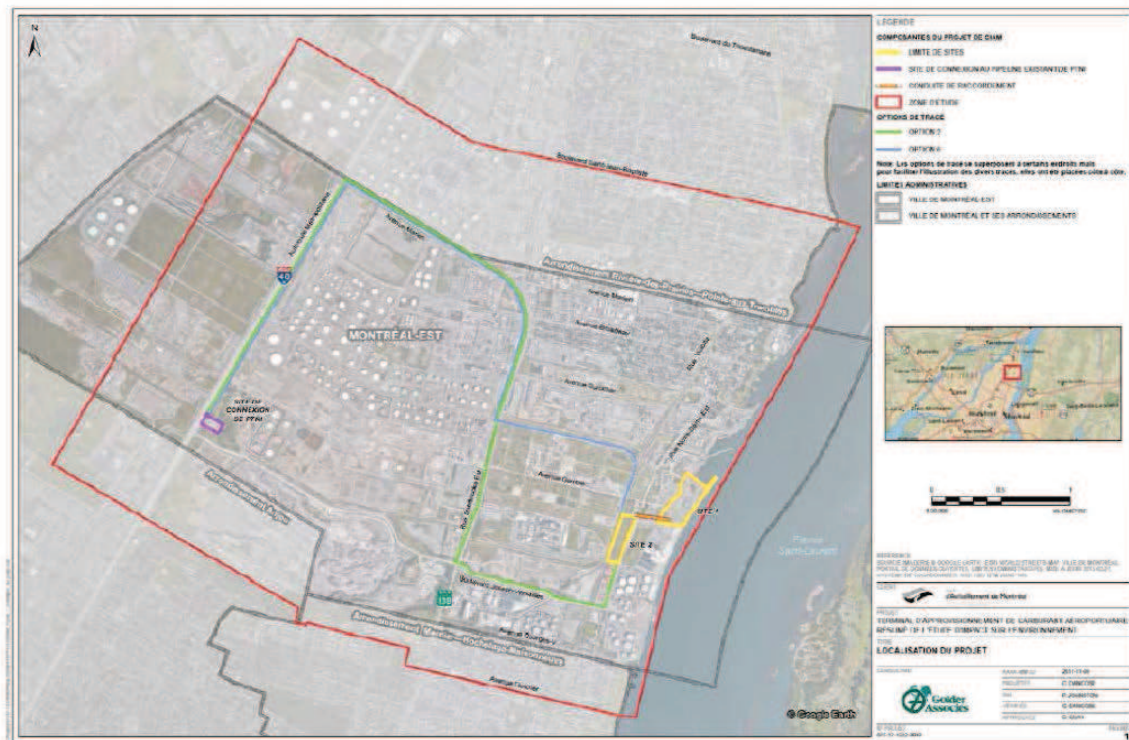
Le projet prévoit les éléments suivants :

- un terminal maritime avec un quai de transbordement et un site de réservoirs d'entreposage (Site 1);
- une installation de chargement de wagons et de camions-citernes (Site 2);
- une conduite de raccordement entre les Sites 1 et 2; et
- un pipeline de 7 km pour relier le Site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) qui dessert déjà l'aéroport Montréal-Trudeau en carburants Jet A et Jet A-1 à partir de Montréal-Est (Figure 1).

Le site du BAPE décrit la situation actuelle et les objectifs du projet comme suit :

« À l'heure actuelle, le carburant importé transite par le port de Québec, pour ensuite être acheminé par train, barge ou camion aux aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Selon le promoteur, ce projet de nouveau terminal maritime situé plus près des trois aéroports concernés permettrait de diminuer le transport de carburant par camion entre Québec et Montréal et de diversifier les moyens de distribution, notamment par l'utilisation d'un oléoduc. Le promoteur estime qu'il aurait pour effet d'améliorer la sécurité et la fiabilité de l'avitaillement en carburant, en plus d'en réduire les coûts. »

Figure 1 — Cartographie des composantes du projet CIAM



Source : CIAM – Option pour le tracé de pipeline³

Préoccupations de santé publique

Sur la base des informations produites par le promoteur et présentées à la première partie de l'audience publique tenue à Montréal le 22 et 23 janvier 2018, quatre aspects du projet sont préoccupants pour la santé publique montréalaise, soit 1) la perspective limitée à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement en carburant; 2) l'aménagement du territoire; 3) les effets sur la santé des usagers de la route, et 4) les impacts d'un déversement aquatique potentiel au pipeline PTNI.

1. Perspective limitée à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement en carburant

Le présent BAPE porte uniquement sur les nouveaux éléments inclus dans le projet, sans prendre en considération leurs impacts sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement qui sert à acheminer le carburant aux aéroports destinataires. Or, les modifications dans l'utilisation

³ Lettre à l'attention de Michel Duquette, datée le 19 janvier 2018 ayant pour objet « Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (dossier 3211-04-056) – Option pour le tracé de pipeline »

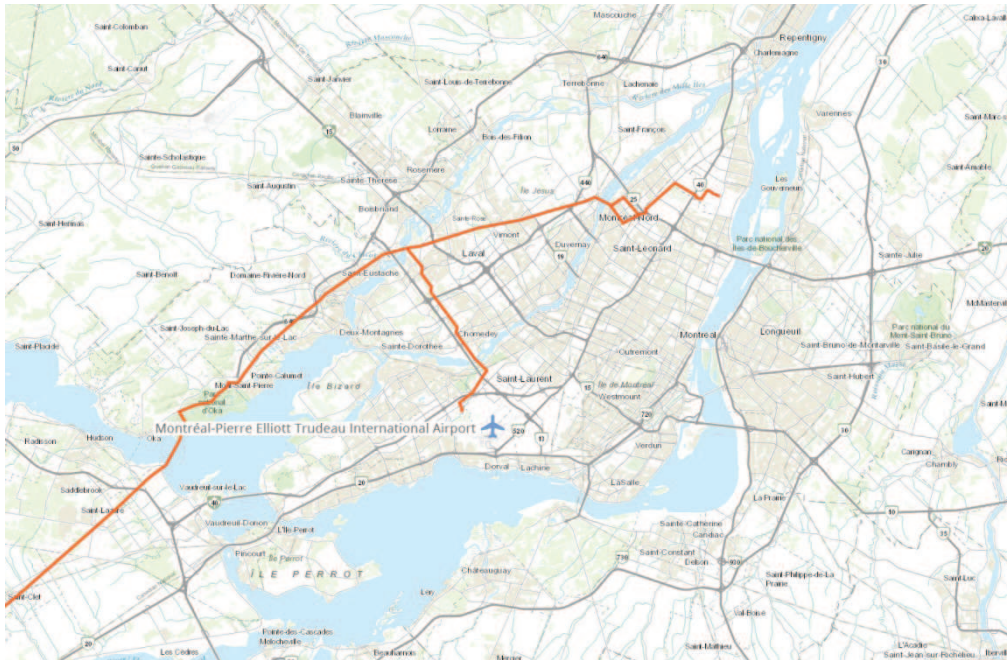
de différentes voies de transport du carburant qui seront induites par le projet viendront aussi moduler les risques et les conséquences potentielles pour la santé de la population.

On ne peut donc pas apprécier les impacts potentiels sur l'environnement et la santé des Montréalais en traitant ces infrastructures comme si elles étaient complètement détachées de la chaîne d'approvisionnement. Le carburant est présentement acheminé aux trois aéroports, avec certains risques que les organismes réglementaires provinciaux et fédéraux ont, dans le passé, considéré acceptables. Le projet actuel du promoteur prévoit d'importantes modifications dans la chaîne d'approvisionnement de carburant pour les mêmes aéroports. En plus des nouvelles structures, le projet entraîne pour la région de Montréal, une augmentation de l'arrivée de navires-citernes au quai de CIAM (24 à 36 navires-citernes/an), une augmentation de 200 % du volume de kérosène transporté par pipeline à l'aéroport Montréal-Trudeau, une augmentation de la distance parcourue sur le territoire montréalais des convois ferroviaires quotidiens vers l'aéroport Pearson, ainsi qu'une augmentation de la distance parcourue par des camions-citernes sur le territoire montréalais. Ces modifications substantielles dans la chaîne d'approvisionnement accroissent le potentiel d'incidents avec des conséquences pour l'environnement et la santé des Montréalais plus élevées.

Durant la première phase de l'audience et dans tous les documents présentés par le promoteur, la perspective a été réductrice et n'a pas pris en considération les changements à la chaîne d'approvisionnement complète. Ces changements impliquent d'autres acteurs et d'autres niveaux d'imputabilité dans leur gestion. D'abord, CIAM n'est pas responsable de l'achat de carburant. Ce sont les compagnies aériennes actionnaires de CIAM qui achètent le carburant et affrètent les navires. Ensuite, les barges, les camions-citernes et les trains/wagons-citernes qui seront chargés sur le site seront commandés et mis sous contrat directement et individuellement par les compagnies aériennes. Pour tous ces maillons de la chaîne d'approvisionnement, CIAM se limite à dire qu'elle imposera des « normes minimales » pour les accepter⁴. Enfin, le pipeline qui sera construit par CIAM ira se connecter à celui de PTNI pour la livraison à l'aéroport Montréal-Trudeau. Le tracé du pipeline de PTNI est présenté à la figure 2. Toutefois, on mentionne qu'une fois le pipeline de CIAM raccordé au pipeline de PTNI, le tronçon de pipeline se dirigeant vers l'aéroport Montréal-Trudeau ne fait pas partie du projet et n'est pas sous la responsabilité de CIAM.

⁴ Section 4.1 Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques Rapport principal — Volume 1 de 2, Dossier 3211-04-056 Novembre 2015

Figure 2 — Tracé du pipeline Trans-Nord Inc.



La DRSP ne s’attend pas à ce que le BAPE étende son mandat au-delà des balises fixées par le MDDELCC. Cependant, considérant les modifications du projet sur la chaîne d’approvisionnement et les risques potentiels qui en découlent, nous croyons que les commissaires ne devraient pas faire de recommandations au MDDELCC avant d’avoir en main toutes les informations nécessaires à l’évaluation complète des composantes affectées. Les commissaires devront préalablement obtenir les évaluations des organismes réglementaires encadrant les autres maillons de la nouvelle chaîne d’approvisionnement afin de connaître les impacts et les mesures additionnelles nécessaires pour prévenir et gérer d’éventuels incidents. À ce titre, les évaluations conduites par l’Office national de l’énergie (ONE) devraient être exigées pour les autres composantes du projet, prises en considération par les commissaires dans leur évaluation. Par exemple, le pipeline PTNI auquel sera raccordé le projet est à l’origine de plusieurs incidents et a fait l’objet de plusieurs recommandations concernant des mesures correctives par les autorités. Ces recommandations ne sont toutefois pas publiques. Comment les commissaires peuvent-ils juger des risques du projet sans connaître la capacité du pipeline PTNI à prendre une charge de transport supplémentaire ni les effets de cette charge? Par ailleurs, la question de la responsabilité et de l’imputabilité des différents acteurs impliqués doit être précisée : qui est responsable de prendre en charge un incident impliquant un navire-citerne? Est-ce que les plans d’intervention ont été modifiés en tenant compte de l’augmentation du trafic maritime?

2. Aménagement du territoire

Un accident impliquant un relâchement d’hydrocarbures peut générer des conséquences pour la santé de la population située à l’extérieur des limites de l’entreprise suite à un incendie ou encore à une explosion. La population peut alors être exposée à une chaleur si intense qu’elle

cause des brûlures ou une onde de choc qui causerait des traumatismes. Dans le cadre de ce projet et selon les résultats des scénarios d'accidents présentés par le promoteur, on observe des conséquences potentielles pour la population uniquement pour les scénarios d'incendie au Site 2 ou lors d'une fuite sur le pipeline. Pour évaluer la zone d'impact, le promoteur retient un seuil de radiation thermique de 5 kW/m². D'un point de vue santé publique, cette valeur n'est pas assez protectrice, car elle correspond au seuil des premiers effets létaux (1 %) et correspond à une zone de danger grave (INERIS, 2004). Pour l'évaluation des incidents potentiels avec radiation thermique, la DRSP recommande l'utilisation du seuil de 3 kW/m² qui causerait des brûlures pour lesquelles des soins de santé seraient nécessaires.

Le promoteur a aussi calculé des zones de conséquences pour cette valeur de 3 kW/m². On obtient alors pour un incendie au Site 2 (scénario alternatif 4) une zone d'impact de 105 mètres et pour une fuite au niveau du pipeline une zone d'impact pouvant atteindre 145 mètres. Selon les scénarios présentés, certaines résidences peuvent être alors affectées.

Pour protéger la population de ces conséquences, l'agglomération de Montréal a prévu des mesures de mitigation pour les risques associés aux pipelines. Dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) adopté par le conseil d'agglomération le 29 janvier 2015 et entré en vigueur le 1er avril 2015, il est mentionné que :

« La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit prévoir qu'une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline ne peut être implantée à moins de 300 mètres d'un usage sensible, tel que cela est indiqué à la section 4.8.3.1.⁵ »

Le SAD décrit les usages sensibles comme étant :

- Un usage résidentiel;
- Un des équipements collectifs et institutionnels suivants :
 - Bibliothèque;
 - Centre d'hébergement et de soins de longue durée;
 - Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse;
 - Centre de réadaptation;
 - Centre de services de santé et de services sociaux;
 - Centre hospitalier;
 - École;
 - Établissement culturel, tel qu'un lieu de culte et un couvent;
 - Garderie.

Des documents d'ordre administratif sont par la suite venus limiter la portée du SAD à certains pipelines. Il faut cependant se rappeler que les conséquences d'un incident sont les mêmes, peu importe la nomenclature retenue pour distinguer les pipelines. C'est d'ailleurs ce que présente le promoteur dans scénarios d'incident.

⁵ Voir section 4.8.4.4 intitulée « Installation de transport d'hydrocarbures par pipeline »,

Les scénarios présentés par le promoteur montrent que des résidences sur les avenues Marien et Durocher près de Sherbrooke pourraient être en danger en cas d'incident. Le promoteur n'a présenté aucune mesure pour protéger ou même avertir ces citoyens en cas de danger. Il existe plusieurs solutions potentielles à ce problème.

D'abord, dans le pire des cas, il pourrait y avoir des effets sur la santé à distance de 135 mètres. Un tracé qui respecterait les distances de séparation du SAD assurerait la sécurité des citoyens. Si un tel tracé n'est pas possible, la DRSP recommande que des mesures de protection supplémentaires soient ajoutées au pipeline pour cette portion. Ces mesures de protection supplémentaires peuvent inclure des barrières physiques comme un muret. Elles devraient également inclure des mécanismes permettant d'alerter les citoyens de façon rapide et efficace afin que ceux-ci puissent évacuer leurs résidences de façon sécuritaire au moment où un incident se produit.

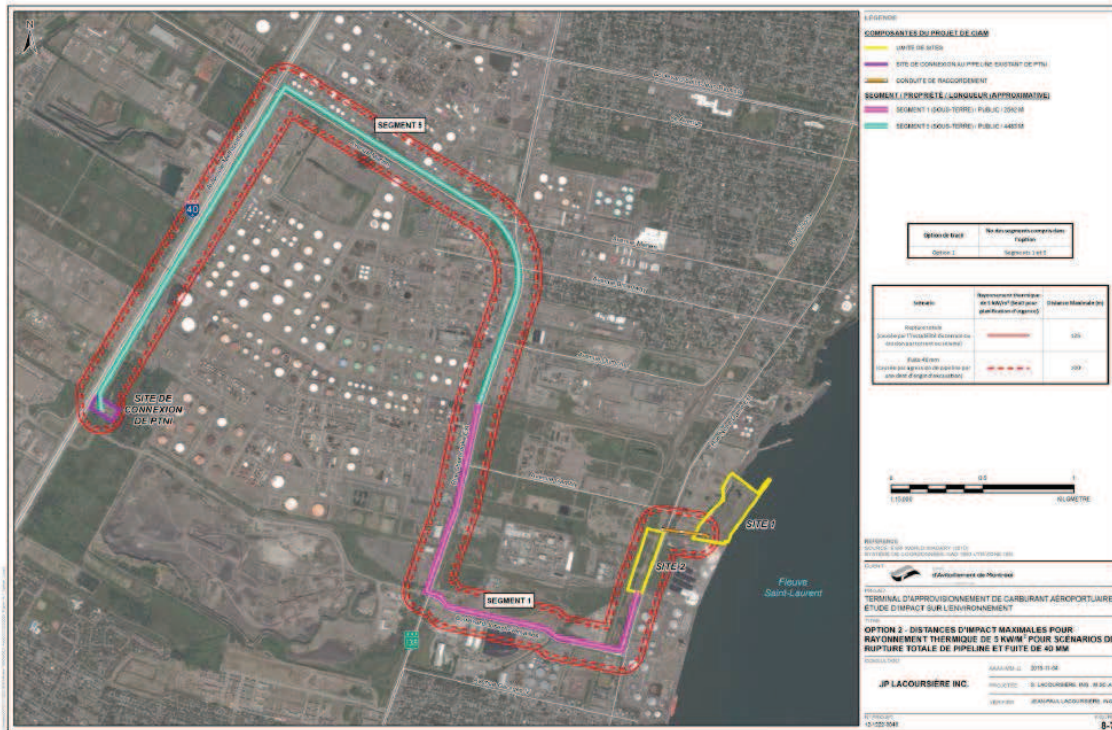
Ce type de mécanismes d'alerte est déjà en place à Montréal. Au début des années 2000, dans le cadre des audiences publiques du BAPE pour le projet d'implantation d'une usine d'acide téréphtalique purifié à Montréal-Est, Projet Interquisa Canada, la DRSP a recommandé la mise en place de systèmes d'alerte et d'avis afin d'informer la population d'un danger imminent, de faciliter la prise de bonnes décisions et de réduire le temps de réponse des personnes en danger. Depuis, la Ville de Montréal a encadré cette pratique en adoptant le Règlement sur le service de sécurité incendie de Montréal (RCG 12-003), elle a accompagné les entreprises dans l'implantation des sirènes d'alerte et d'avis et elle a développé des campagnes de communication pour informer les citoyens du bon comportement à adopter. À titre d'exemple, mentionnons la campagne « Quand la sirène crie, tout le monde à l'abri ».

Les systèmes d'alerte et d'avis populationnels utilisés sur le territoire de l'agglomération de Montréal ont été développés pour les substances chimiques toxiques pour lesquelles l'utilisation du confinement s'avère très efficace. Dans une situation d'incident impliquant des substances inflammables, l'évacuation doit toutefois être privilégiée par rapport au confinement, car le risque d'inflammabilité ou d'explosion constitue une plus grande menace pour la sécurité de la population. Un système d'alerte et d'avis spécifique aux substances inflammables doit être développé pour assurer la sécurité des résidents. Ce système ne peut évidemment pas être basé sur une sirène, puisque le comportement attendu (l'évacuation) est l'inverse de celui attendu pour les autres sirènes d'alerte de l'Est de Montréal (le confinement). Comme le nombre de résidences dans la zone à risque est faible, un système de communication directe aux occupants de chacune des résidences pourrait être envisagé comme par exemple, un système de radio.

3. Les risques pour les usagers de la route

Certains des scénarios d'incidents présentés pourraient avoir des effets sur la santé des occupants de véhicules à moteur sur des voies de transport importantes traversant la zone à risque, comme la rue Notre-Dame et l'autoroute 40. Il est impératif de prévoir des moyens de prévenir les menaces à la santé et à la sécurité des utilisateurs de la route.

Figure 3 — Distances d'impact maximales pour le rayonnement thermique de 5 kW/m



Tiré du Rapport principal — Volume 1 de 2, de l'Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL, Novembre 2015

Comme mentionné dans la section précédente, des systèmes d'alerte et d'avis avec sirène ont été mis en place pour prévenir les citoyens qui vivent près de certaines installations industrielles, du relâchement de substances chimiques toxiques en cas d'accident. Le projet actuel implique de développer un système d'alerte et d'avis pour les utilisateurs de la route qui sont exposés aux risques en traversant la zone à risque d'accident. Il importe de préciser certains éléments, notamment la manière avec laquelle ils seront informés en cas d'incident, considérant qu'ils ne peuvent entendre une sirène et réagir de façon appropriée dans leur véhicule. Un système pour les automobilistes devrait utiliser une combinaison de moyens et son élaboration implique la collaboration d'acteurs comme la Ville de Montréal, le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique. Nous proposons ici des exemples d'avenues à explorer. Pour une rue, il serait possible de mettre en place des mesures s'apparentant à un passage à niveau, avec un feu de circulation et une barrière, en plus d'un panneau indicateur

donnant des consignes. Pour une autoroute, fermer les voies et rediriger la circulation est une opération complexe qui pourrait toutefois être nécessaire en cas d'incident. Cette opération devrait faire l'objet d'une planification. Avant que les voies ne soient fermées, des consignes pourraient être diffusées en s'appuyant sur des systèmes existants. Puisqu'un certain pourcentage d'automobilistes écoute la radio, la communication d'une alerte et de consignes pourraient se faire via le système « Québec en Alerte » et les entreprises de radiodiffusion. Le système « Québec en Alerte » permet au ministère de la Sécurité publique (MSP) d'alerter rapidement les Québécois lors d'événements qui présentent une menace réelle ou imminente pour leur vie ou leur sécurité. Il repose sur la distribution des alertes d'urgence par les entreprises de radiodiffusion et de télécommunication. De plus, le système « Québec en Alerte » sera en mesure de diffuser des alertes vers les appareils mobiles à partir de cette année. Il sera techniquement possible de cibler des appareils mobiles selon leur proximité d'un incident industriel. Les utilisateurs de la route pourraient être sensibilisés à écouter la radio quand le signal sonore d'alerte de leur appareil mobile se fait entendre alors qu'ils sont sur la route.

4. Risques associés au déversement aquatique

Une autre conséquence importante de la perspective limitée à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement est qu'elle occulte complètement les risques d'un déversement accidentel de carburant transporté par un pipeline dans un cours d'eau. Après un tel déversement, en l'absence d'analyse attestant de la conformité de l'eau potable, les prises d'eau doivent être fermées pour prévenir une contamination, et ce pour une période pouvant être prolongée. Une telle situation peut provoquer d'importants problèmes d'approvisionnement en eau potable, dans la mesure où la DRSP recommande de ne pas utiliser l'eau du réseau potable pour éviter l'exposition de la population aux contaminants chimiques. Cette situation s'est présentée lors de l'accident ferroviaire survenu dans la ville de Lac-Mégantic en juillet 2013. Suite au déversement estimé de 100 000 litres de pétrole brut léger dans la rivière Chaudière⁶, trois municipalités (St-Georges, Sainte-Marie et Lévis (Charny)) et deux usines agroalimentaires puisant leur eau potable de la rivière ont dû cesser de s'alimenter à cette source pour se tourner vers des sources alternatives. La ville de Charny a même fermé sa prise d'eau potable prélevant de la rivière Chaudière durant une période de 74 jours⁷.

La conduite principale du pipeline PTNI qui se dirige vers l'Ontario traverse également la rivière des Mille-Îles et la rivière des Outaouais à la hauteur de la région d'Oka et de Vaudreuil-Dorion. Un déversement de carburant à cette hauteur menacerait l'approvisionnement en eau potable de la population de l'agglomération de Montréal. En effet, l'eau qui sert à l'approvisionnement de la population en eau potable provient essentiellement des eaux de surface (le lac Saint-Louis, la rivière des Prairies ou le fleuve Saint-Laurent).

Les besoins en eau pour la région de Montréal sont tels qu'il n'y a pas de sources alternatives. Pour approvisionner en eau potable le territoire de Montréal, on compte six usines de filtration

⁶ Tragédie ferroviaire à Lac-Mégantic — Estimation des quantités de pétrole brut léger impliquées dans l'accident à Lac-Mégantic — repérée à http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lac-megantic/tableau_synthese/2014078-tableau-synthese-petrole.pdf — le 4 avril 2016

⁷ Després Y. et Audet L. (2014), Présentation au Colloque sur la sécurité civile et incendie 2014, Contamination aux hydrocarbures d'une source d'eau brute – Mobilisation de l'OMSC et gestion des conséquences à Lévis

dont la capacité de production d'eau potable est de 2 942 000 mètres cubes par jour⁸. Uniquement pour le réseau de la santé montréalais, une évaluation régionale du besoin en eau réalisée en 2015 a permis de définir qu'un minimum de 600 000 litres d'eau par jour serait nécessaire pour assurer les opérations des établissements de santé. À ce nombre, s'ajoutent plus de 50 000 litres d'eau/jour pour les clientèles vulnérables à domicile. Bien que des plans de mesures d'urgence aient été développés pour faire face à une problématique affectant la qualité de l'eau potable, il est primordial de considérer qu'il n'y a aucune source alternative d'approvisionnement en eau apte à répondre aux besoins essentiels de l'ensemble de la population montréalaise, des établissements de santé et des populations vulnérables.

Il a été mentionné lors de la première phase de l'audience publique du BAPE qu'il y a en réalité deux pipelines PTNI, soit un dédié spécifiquement à l'aéroport et un autre qui alimente les aéroports ontariens. L'aéroport Montréal-Trudeau reçoit actuellement 50 % de son carburant Jet A et Jet A-1 via le pipeline PTNI. À terme, le projet CIAM doublera ce volume et la totalité des carburants sera transmise par pipeline. Aucune information n'a été présentée sur les mesures prises pour prévenir un déversement accidentel dans un ancien pipeline dont on augmente l'utilisation.

La figure 2 présente le trajet emprunté par le pipeline PTNI entre son point d'origine à Montréal-Est et l'aéroport Montréal-Trudeau. Comme on peut l'observer, le pipeline doit traverser à deux occasions la rivière des Prairies. Si une fuite survenait sur le pipeline longeant l'autoroute 13 au niveau de la rivière des Prairies, il pourrait y avoir des conséquences majeures pour les deux prises d'eau situées en aval alimentant des secteurs de Laval.

⁸ Production de l'eau potable, Ville de Montréal repérée à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6497,54223577&_dad=portal&_schema=PORTAL le 14 avril 2016

Conclusion

Ce mémoire a permis d'identifier des enjeux relatifs au projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est dont le promoteur est la CIAM. Il expose certaines conséquences que ces risques sont susceptibles d'avoir sur l'environnement et la santé des Montréalais ainsi que des pistes de solutions pour chacun de ces enjeux.

Premièrement, la perspective limitée à un seul maillon de la chaîne fait en sorte que les conséquences potentielles des changements majeurs engendrés par le projet à la chaîne d'approvisionnement complète de carburant ne sont pas considérées dans leur ensemble. Sans changer le mandat du BAPE et sa portée, il est important de souligner que les informations dont il dispose pour faire son évaluation du projet sont incomplètes et ne portent que sur une partie de la chaîne d'approvisionnement impliquée dans le transit de carburant. Afin de faire des recommandations au MDDELCC, il importe que les représentants du BAPE puissent baser leur évaluation sur une lecture complète du projet. Cela implique que l'ensemble des organismes réglementaires ayant juridictions sur les autres maillons de la nouvelle chaîne d'approvisionnement découlant du projet de la CIAM fournissent des évaluations rigoureuses de l'ensemble des risques et que des mesures additionnelles soient déployées pour prévenir et gérer d'éventuels incidents. À ce niveau, l'enjeu le plus important est le risque pour l'approvisionnement en eau potable de Montréal, qui devrait faire l'objet d'un examen approfondi.

Deuxièmement, le tracé proposé pour le pipeline fait en sorte que des résidences de citoyens pourraient se trouver à l'intérieur de la zone d'impact pour un niveau de radiation thermique à risque élevé (3kW/m^2). À défaut de modifier le tracé pour augmenter la distance qui sépare le pipeline des résidences, des mesures de protection supplémentaires pour assurer la sécurité des résidents doivent être ajoutées aux portions concernées du pipeline. Dans les mesures de protection, il importe d'inclure des mesures permettant d'alerter les citoyens afin qu'ils puissent évacuer leurs résidences de façon sécuritaire au moment où un incident se produirait.

Troisièmement, comme le tracé du pipeline longera plusieurs routes du secteur, un déversement pourrait avoir des conséquences graves pour les automobilistes utilisant ces routes. Des moyens d'alerter et d'aviser ces citoyens mobiles doivent être développés : comme une signalisation semblable à celle installée sur les passages à niveau ainsi que l'utilisation du système « Québec en Alerte ».

Références

Després Y. et Audet L. (2014) Présentation au Colloque sur la sécurité civile et incendie 2014, Contamination aux hydrocarbures d'une source d'eau brute – Mobilisation de l'OMSC et gestion des conséquences à Lévis.

Ministère du Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques (2014) Tragédie ferroviaire à Lac-Mégantic — Estimation des quantités de pétrole brut léger impliquées dans l'accident à Lac-Mégantic, repérée à http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/lac-megantic/tableau_synthese/2014078-tableau-synthese-petrole.pdf le 14 avril 2016.

Ville de Montréal (2015) Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, janvier 2015, 218 pages.

Ville de Montréal (2016) Production de l'eau potable, repérée à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6497,54223577&_dad=portal&_schema=PORTAL le 14 avril 2016.

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal**

Québec 

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Québec, le 5 décembre 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet de Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-456)

Madame la Directrice,

Pour donner suite à nos récents échanges, nous vous transmettons notre avis quant à l'acceptabilité du projet mentionné en objet. Cet avis se base sur l'analyse de la Direction de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Le projet a suscité certaines préoccupations de santé publique et fait l'objet de plusieurs échanges entre votre organisation et la nôtre afin de définir des éléments qui favoriseraient son acceptabilité. L'enjeu majeur identifié par les experts de santé publique concerne la perspective limitée de l'analyse à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement en carburant. Plus précisément, considérant l'historique de non-conformité récurrente du Pipeline Trans-Nord inc. (PTNI), nos experts de santé publique appréhendent certains problèmes reliés au raccordement du projet à ce pipeline, notamment, des impacts sur l'approvisionnement en eau potable pour la population montréalaise en cas de déversement aquatique sur le tracé du pipeline de PTNI.

Ainsi, d'un point de vue strictement limité au cadre légal de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux, et considérant que les enjeux de santé publique identifiés se situent à l'extérieur des limites du projet faisant l'objet de l'analyse environnementale, nous jugeons le projet acceptable.

Toutefois, d'un point de vue de santé publique et compte tenu de notre mandat légal, qui est défini dans la Loi de santé publique, nous sommes tenus de vous faire part de nos vives préoccupations en lien avec le projet dans son ensemble, et nous appuyons la position de la DSPublique de Montréal quant aux impacts globaux et cumulatifs du projet. Vous trouverez plus de détails sur ces préoccupations de santé publique dans l'avis de la DSPublique ci-joint.

Espérant le tout à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice de la santé environnementale,



pour:

Marion Schnebelen, M. Sc.

p. j. (1)

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 5 décembre 2018

Madame Isabelle Demers
Ministère de la Santé et des Services sociaux
Direction de la santé environnementale
Direction générale adjointe de la protection de la santé publique
1075, ch. Sainte-Foy, 12e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Objet : Projet CIAM - Terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire

Madame,

La présente est un avis final de la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (DRSP-CCSMTL) sur l'acceptabilité du projet CIAM-Terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire dans une perspective de santé publique. Nous répondons en reprenant la structure de votre courriel du 29 octobre 2018, dans lequel on trouvait un courriel de M. Michel Duquette du MELCC. M. Duquette présentait dans son courriel en quatre points les explications et engagements de CIAM suite à l'avis du BAPE :

Explications et engagements de CIAM :

- 1) *En ce qui concerne la perspective limitée de l'analyse à un seul maillon de la chaîne d'approvisionnement en carburant, CIAM comprend que le MDDELCC a déjà répondu à la DRSP que la réglementation sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (REEIE) ne permettent pas d'intervention directe auprès d'un tiers dans l'autorisation du projet de CIAM (décret, demande d'autorisation).*
- 2) *CIAM a pris connaissance du mémoire préparé par la DRSP dans le cadre de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur son projet (mémoire DM24) et comprend que le deuxième aspect des demandes de la DRSP concerne la présence de résidences à proximité de son pipeline. Rappelons que pour tout le tracé, dont la longueur totale est approximativement de 7 km, le pipeline de CIAM ne passera sous aucune résidence. Quelques résidences situées sur les avenues Broadway et Lelièvre près de la rue Sherbrooke Est se trouveront cependant à proximité du tracé du pipeline de CIAM. Le mémoire de la DRSP*

proposait des mesures de protection supplémentaires comme des barrières physiques (ex. : un muret) et des mécanismes d'alerte rapide et efficace pour l'évacuation sécuritaire de ces citoyens.

CIAM est très sensible à la sécurité des citoyens. CIAM s'est déjà engagée dans le cadre de son plan de mesures d'urgence et de sûreté à la communication des risques des différents scénarios d'accident de son projet, ce qui inclut bien sûr son pipeline. Une attention particulière sera portée à la communication aux résidents qui se trouvent à l'intérieur du périmètre du pire cas de scénario d'accident pour le pipeline.

Le pipeline neuf de CIAM sera bâti selon les standards modernes et équipé de toutes les protections appropriées. De plus, des inspections seront réalisées selon les règles de bonnes pratiques et les exigences réglementaires afin de vérifier l'intégrité du pipeline de CIAM ainsi que de s'assurer qu'il n'y ait pas d'anomalies. Ce qui est le plus important en termes de sécurité, c'est de miser sur la conception, la construction et l'exploitation du pipeline et c'est exactement l'approche que privilégie CIAM dans le cadre de son projet. Dans ce contexte, CIAM croit qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des mesures de protection physiques supplémentaires.

Relativement aux mécanismes d'alerte eux-mêmes, considérant la cohabitation résidentielle/industrielle actuelle de ce secteur et les divers risques déjà présents sur le territoire (réservoirs, pipelines et transports de matières dangereuses existants), CIAM considère qu'une approche concertée par l'entremise du Comité mixte municipalités-industries de l'Est de Montréal (CMMI-Est) sera plus efficace pour déterminer les mesures à prendre. CIAM s'est engagée à plusieurs reprises à faire partie de l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM) ainsi qu'à devenir membre du CMMI-Est qui regroupe la plupart des industries membres de l'AIEM ainsi que des membres municipaux, citoyens et partenaires. Nous comprenons que la mission du CMMI-Est est de promouvoir une gestion performante des risques d'accident industriels majeurs et de la sécurité civile sur son territoire en regroupant des volontaires représentant les municipalités, les industries, les citoyennes et citoyens et des experts d'agences gouvernementales afin d'améliorer l'état de préparation aux situations d'urgence. Le mandat du CMMI est d'harmoniser les stratégies de prévention et de lutte contre les accidents industriels majeurs, d'établir un dialogue avec la communauté, de sensibiliser la population à la présence des risques et aux mesures de protection, et de favoriser une culture de sécurité civile. Considérant la dynamique de coopération dans la gestion des risques d'accident industriels majeurs en place sur le territoire de l'est de Montréal, il ne serait pas approprié ni utile que CIAM procède à la mise en place d'un système d'alerte de manière unilatérale et non concertée. Une approche concertée permet d'éviter de la confusion pour les résidents du secteur et facilite le travail des intervenants d'urgence comme les policiers et les pompiers en limitant les sources d'information et les approches différentes.

- 3) Le troisième aspect concerne les usagers de la route et la mise en œuvre d'un système pour les automobilistes qui devraient utiliser une combinaison de moyens et dont l'élaboration impliquerait la collaboration d'acteurs comme la ville de Montréal-Est, la ville de Montréal, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère de la Sécurité publique. Le système « Québec en Alerte » est également mentionné dans le mémoire de la DRSP. CIAM réitère son engagement de participer au processus d'alerte et de mobilisation sous la gouverne du ministère de la Sécurité publique du Québec en communiquant rapidement avec les autorités responsables selon ce qui est prévu dans son plan de mesures d'urgence et de sûreté. Le projet de CIAM s'insère dans un milieu fortement industrialisé depuis longtemps et des risques industriels sont associés à de nombreuses installations et produits présents sur le territoire. Ainsi, CIAM considère que le CMMI-Est serait une plateforme plus appropriée pour le développement et la mise en œuvre de moyens visant*

la protection des usagers de la route à Montréal-Est ainsi que sur l'autoroute 40. CIAM est d'avis qu'une approche concertée et considérant l'ensemble des risques présents sur le territoire est nécessaire. Pour cette raison, CIAM réitère son engagement à participer au CMMI-Est.

- 4) *Le quatrième aspect concerne les impacts d'un déversement aquatique potentiel au pipeline PTNI ainsi que les deux avis du BAPE qui ont été émis dans ce sens, c'est-à-dire :*

Avis – Considérant l'historique de non-conformité continue de Pipelines Trans-Nord inc. depuis plusieurs années, particulièrement quant aux risques de surpressions et aux traverses des cours d'eau, la commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait valider que Pipelines Trans-Nord inc. ait répondu aux exigences de l'Office national de l'énergie avant d'autoriser la construction et le raccordement du pipeline de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal.

Avis – La commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger une évaluation des impacts du camionnage en cas d'impossibilité d'utiliser le réseau de Pipelines Trans-Nord inc. pour l'approvisionnement des aéroports de Montréal et d'Ottawa.

Le pipeline de PTNI et son exploitation sont surveillés de près par l'Office national de l'énergie (ONE) et nous comprenons que PTNI répond aux demandes et aux exigences de l'ONE. Nous comprenons également qu'un suivi est fait par le gouvernement du Québec et que des échanges périodiques ont lieu avec les représentants de PTNI. Par exemple, la lettre ci-jointe datée de décembre 2016 témoigne des échanges entre l'ONE et le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec. Dans cette lettre, l'ONE exprime sa confiance que son encadrement permet au pipeline de PTNI de demeurer sûr et de ne pas mettre en péril l'environnement. L'ONE indique également qu'il n'autoriserait pas l'exploitation d'un pipeline qu'il juge dangereux. De plus, des documents déposés au BAPE par l'ONE 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'ONE et satisfait les exigences des ordonnances de ce dernier.

Il n'est donc pas envisagé ni anticipé que le pipeline de PTNI ferme de façon permanente. Des arrêts/fermetures temporaires et de courte durée du pipeline de PTNI pour fins d'entretien ou de panne ont été considérés dans l'étude d'impact sur l'environnement du projet de CIAM. Dans de telles situations, le recours au camionnage à partir du terminal de CIAM à Montréal-Est serait prévu, mais pas sur de longues périodes ou de façon permanente. L'étude d'impact sur l'environnement du projet de CIAM a évalué les impacts du camionnage comme solution de rechange de courte durée en cas d'arrêts/fermetures temporaires du pipeline de PTNI. Le projet de CIAM ne comporte pas le transport par camion-citerne à partir de son terminal d'approvisionnement de Montréal-Est de façon permanente et l'autorisation demandée n'inclut donc pas cet élément.

On peut résumer les engagements proposés par CIAM pour faire suite aux demandes de la DRSP de la façon suivante :

- CIAM s'engage à devenir membre de l'Association industrielle de l'Est de Montréal ainsi qu'à participer au Comité mixte municipalités-industries de l'est de Montréal;*
- CIAM s'engage à communiquer les risques, incluant les différents scénarios d'accident, les mesures d'atténuation et de rétablissement envisagées aux autorités concernées, mais également aux voisins situés à l'intérieur des périmètres des scénarios d'accident modélisés*

incluant les résidences situées sur les avenues Broadway et Lelièvre près de la rue Sherbrooke Est;

- *CIAM s'engage à participer au processus d'alerte et de mobilisation sous la gouverne du ministère de la Sécurité publique du Québec en communiquant rapidement avec les autorités selon ce qui est prévu dans le plan de mesures d'urgence et de sûreté;*
- *CIAM réitère que l'utilisation des camions-citernes pour le transport des carburants Jet A et Jet A-1 n'est pas un mode de transport privilégié et que le recours au transport par camion-citerne pour ces carburants n'est envisagé que de façon temporaire et de courte durée. CIAM s'engage donc à ne pas recourir au transport par camions-citernes à partir de son terminal d'approvisionnement à Montréal-Est de façon permanente.*

Compte tenu du mandat légal de la DRSP, nous sommes dans l'obligation d'analyser ce type de projet en fonction de ses impacts sur la santé de la population. Pour ce faire, nous devons considérer l'ensemble du projet et des impacts possibles. Dans le cadre du projet de CIAM, nous devons prendre en considération l'entièreté des éléments qui seront mis à contribution dans la livraison du carburant aéroportuaire.

Pour chacune des explications et chacun des engagements proposés par le promoteur, voici la réponse de la DRSP-CCSMTL :

1. Selon l'article 373.2 de la Loi sur la santé et les services sociaux, le Directeur de santé publique est responsable, dans sa région: « ...d'identifier les situations susceptibles de mettre en danger la santé de la population et de voir à la mise en place des mesures nécessaires à sa protection ». Le projet présenté au BAPE décrit explicitement que le pipeline d'environ sept kilomètres de l'entreprise sera relié au réseau pipelinier de Pipelines Trans-Nord inc. (PTNI). La DRSP ne peut faire abstraction de ce raccordement. Un bris de pipeline au niveau des traversées des cours d'eau aurait des conséquences importantes sur l'approvisionnement en eau potable pour les résidents montréalais. C'est la principale préoccupation pour la DRSP de Montréal.
2. Nous appuyons la décision de CIAM de participer au CMMI de l'Est de Montréal. Depuis sa création ce comité est responsable de plusieurs activités auprès des citoyens relativement aux enjeux de risques industriels. Toutefois, le CMMI ne constitue pas une instance avec des mandats légaux en matière de gestion des risques d'accident industriels majeurs et n'a jamais traité des enjeux de risques industriels majeurs reliés aux pipelines. Même si CIAM croit qu'il ne serait pas approprié ni utile de mettre en place de manière unilatérale un système d'alerte pour la population située à proximité de pipeline advenant une fuite, nous sommes d'avis que CIAM a le devoir, comme gestionnaire responsable, de développer et proposer à la municipalité les mesures qu'elle compte utiliser pour avertir les citoyens. Ces mesures pourront par la suite être transmises au CMMI-Est et adaptées pour les autres entreprises.
3. De façon similaire à la réponse précédente, nous appuyons la décision de CIAM de participer au CMMI de l'Est de Montréal. Nous croyons que cet enjeu devrait faire l'objet de discussions formelles avec le Ministère de la Sécurité publique du Québec afin d'évaluer des options rapide et efficace pour informer les automobilistes d'une

situation d'urgence. Le résultat des discussions pourrait par la suite être développé et mis en place par les instances concernées, dont notamment le CMMI-Est.

4. Pour cet engagement, nous avons traité cet aspect à la réponse pour l'engagement 1.

Pour ces raisons, nous ne pouvons pas donner un avis d'acceptabilité au projet.

Cependant, nous travaillons avec nos partenaires pour identifier les stratégies à mettre en place pour protéger la population en cas de contamination de l'eau potable.

Pour toutes questions ou commentaires, n'hésitez pas à nous contacter.

Veillez recevoir, Madame Demers, nos meilleures salutations.



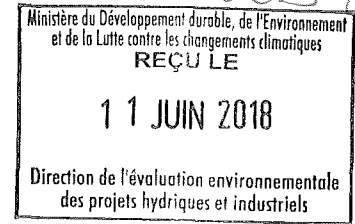
Véronique Duclos
Chef de service,
Environnement urbain et saines
habitudes de vie



David Kaiser, M.D., M.Sc. FRCPC
Responsable médical
Environnement urbain et saines
habitudes de vie

VD/DK/cjb

- c. c. Mme Marion Schnebelen, directrice de la santé environnementale, ministère de la Santé et des Services sociaux
Mme Mylène Drouin, directrice régionale de santé publique, DRSP-CCSMTL
Mme Audrey Couture, coordonnatrice du Service Environnement urbain et saines habitudes de vie, DRSP-CCSMTL



Montréal, le 6 juin 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur
l'environnement du Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-
Est — avis sur le projet**
V/réf. : 3211-04-056

Madame la Directrice,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement relative au projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, et des autres documents complémentaires.

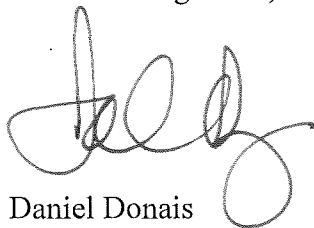
Notre analyse a porté sur les aspects de l'étude en relation avec les activités ou les infrastructures sous la gestion du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

... verso

Nous vous confirmons par écrit que le Ministère n'a pas de question ou commentaire à formuler sur le contenu de l'étude et nous sommes d'avis que l'étude d'impact répond de façon satisfaisante à la directive émise par votre Ministère pour les aspects qui nous concernent.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Daniel Donais

- c. c. M^{me} Lucie Tremblay, directrice, Direction du Plan et de l'aménagement
M. Guy Canuel, ingénieur, Direction du Plan et de l'aménagement

Montréal, le 19 avril 2018

Madame Mélissa Gagnon
Directrice
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)

Madame la Directrice,

La présente est en réponse à votre lettre du 8 mars 2018 demandant à notre direction de se prononcer sur l'acceptabilité du projet de terminal d'approvisionnement à Montréal-Est :

Après analyse des documents relatifs au projet, nous considérons que ce projet est acceptable puisque conforme aux attentes du ministère de la Sécurité publique quant à ses champs de compétence, sous réserve de certaines conditions :

- Au niveau du plan préliminaire de mesure d'urgence et de sûreté, plusieurs points ont été relevés :
 - On devrait retrouver en plus des listes des révisions du plan et de distribution, une liste permettant d'inscrire tous les exercices ou formations reçues;
 - S'assurer de toujours garder la même terminologie : Directeur de site vs directeur des opérations, de même pour les différents centre de décisions (COU, COUS, centre de coordination). De ce fait, il est essentiel de référer le promoteur au « cadre de coordination de site de sinistre au Québec , 2008 » pour assurer un arrimage du plan d'urgence préliminaire avec l'ensemble des plans de sécurité civile existant aux niveaux municipal, régional, provincial et fédéral. Cet arrimage des plans dès le départ d'un projet par l'initiateur favorise l'interopérabilité entre les différents intervenants impliqués lors de sinistre et, de ce fait, permet de minimiser les conséquences potentielles sur les citoyens, les infrastructures, les services essentiels et l'environnement.
 - Intégrer le Centre des opérations gouvernementales (COG) du ministère de la Sécurité publique à la section 3.1 « Numéros de téléphone importants »;

- À la section 3.4 « Planification de l'intervention », la section « ressources disponibles » omet d'inclure les ressources expertes du gouvernement du Québec et du Canada (MSP, MDDELCC, MSSS, Santé publique et Environnement Canada, etc.);
 - Désigner un substitut au coordonnateur;
 - Est-ce au « directeur des opérations » de désigner les membres du comité de planification des mesures d'urgence représentant l'opérateur du projet, n'est-ce pas plutôt la tâche du coordonnateur?
- Autrement, dans le tableau 8-6 « Synthèse des risques technologiques », on retrouve un niveau de risque moyen, comme pour l'ensemble des autres risques évalués, quant au scénario de fuite dans la conduite de raccordement lors du transfert des carburants, et cela, que l'on soit ou pas à proximité du système d'égouts de la Ville de Montréal. Pourtant, en examinant la description du risque, on voit bien que les conséquences sont beaucoup plus importantes, allant jusqu'à un potentiel risque de perte de vie. Bien sûr, on retrouve à la section 8.3.7.2 « Mesures de prévention et d'intervention », que ce risque a été évalué de cette façon « à cause des mesures de prévention mises en place ». Pourtant, contrairement à tous les autres risques évalués, c'est le seul qui, dans les mesures de prévention, n'inclut pas de formation et d'exercice conjoint avec différentes instances.
 - Il est clairement écrit dans l'étude d'impact, que ni les effets dominos, ni les conséquences hors site n'ont été considérés. Pour pallier à ces manques au niveau de l'analyse des risques résidentiels, il est souhaité que le promoteur envisage la réalisation d'un scénario d'exercice minute par minute avant de compléter un plan final de mesures d'urgence. Ceci permettrait à l'ensemble des intervenants de faire part au promoteur des différentes méthodes d'intervention, mais aussi, afin de favoriser l'arrimage des plans d'intervention de ces intervenants.

Nous sommes convaincus que la prise en compte de ces commentaires ou recommandations, permettront au promoteur d'améliorer la sécurité des citoyens et de l'environnement.

Pour toutes informations supplémentaires, vous pouvez communiquer avec madame Isabelle Michel, conseillère en sécurité civile au 514 873-1300 poste 42609 ou par courriel à isabelle.michel@msp.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Madame la Directrice, mes salutations distinguées.

Le directeur régional,



Gilles Desgagnés

GD/IM/rd

c. c. M. Jean Savard, Directeur des opérations, MSP, DGSCSI
 M. Steve Boivin, Conseiller-expert, Direction des opérations, MSP, DGSCSI
 M. Marc Morin, chef du Service de l'analyse et des politiques, MSP, DGSCSI

Duquette, Michel

De: Poon, Jia Lun
Envoyé: 13 avril 2018 15:31
À: Duquette, Michel
Cc: Tremblay, Marilou; Boivin, Philippe; Pépin, Geneviève; Inksetter, Wendy
Objet: Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)

Bonjour M. Duquette,

La présente fait suite à votre demande d'avis d'acceptabilité datée du 8 mars 2018 concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est. Nous avons pris connaissance des documents déposés dans l'étude d'impact, ainsi que des documents complémentaires à l'étude.

Sur la base des informations contenues aux documents consultés, nous considérons que le projet est acceptable sur le plan environnemental en ce qui concerne les sujets relevant de nos champs de compétences, énuméré ci-dessous. Nous suggérons cependant d'envoyer au requérant les questions et commentaires suivants:

Volet sols contaminés :

Q-32 Rapport de caractérisation du tracé de pipeline

Il est à noter que le rapport de caractérisation du tracé des pipelines devra accompagner la demande d'autorisation.

Q-33 Gestion des sols selon la caractérisation en place

Nous réitérons que la gestion des sols doit se faire selon la caractérisation des sols en place. Dans le cas où il y a des endroits sans données sur la qualité des sols en place, vous devez vous engager à faire une caractérisation complémentaire et soumettre le rapport accompagnant la demande d'autorisation.

Q-34 Plan de réhabilitation

Il est à noter que l'échantillonnage des sols dans les parois des excavations ne peut se faire à des épaisseurs de 2 m, mais doit se faire pour chaque épaisseur de 1 m ou moins conformément au *Guide de caractérisation des terrains*.

Dans le cas où le fond d'excavation excède les critères « C » du *Guide d'intervention* et que la nappe d'eau souterraine serait atteinte, une demande d'impraticabilité technique devra être déposée afin de laisser la contamination en place.

Volet milieux humides et hydriques :

Quelles mesures de mitigation seront prises pour protéger les milieux humides présents au sud de l'autoroute 40 et éviter tout empiètement dans ces milieux avant, pendant et après les travaux?

Des bouchons d'argile seront-ils mis en place pour éviter que les milieux humides présents au sud de l'autoroute 40 ne se drainent vers la conduite qui sera mise en place?

Volet gestion eaux pluviales :

Section 4.9 Gestion des eaux usées et de ruissellement

Il est à noter que les systèmes de gestion des eaux pluviales des Sites 1 et 2 pourraient être assujettis à une autorisation en vertu du paragraphe 3 du premier alinéa de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

En espérant le tout conforme.

Cordialement,

Jia Lun POON, ingénieur

Analyste

Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal et de Laval

**Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques**

Québec 

5199, rue Sherbrooke Est, Bureau 3860

Montréal (Québec) H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-3636, p.247


Courriel : jialun.poon@mddelcc.gouv.qc.ca

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce message peut contenir des renseignements de nature confidentielle et ne s'adresse qu'au(x) destinataire(s) mentionné(s) ci-dessus.

Il est interdit de le communiquer, de le transmettre et de le reproduire sans l'autorisation de l'expéditeur.

Si le message vous a été transmis par mégarde, veuillez en aviser l'expéditeur immédiatement et en détruire tout exemplaire.

 Devez-vous vraiment imprimer ce courriel? Pensez à l'environnement...

DESTINATAIRE : Mme Melissa Gagnon
Direction des évaluations environnementales des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 24 juillet 2018

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de
Montréal-Est

N/Ref. : SCW – 1009416

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par M. Martin Villeneuve concernant le dossier précité.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec M. Villeneuve au numéro de téléphone 418 521-3885, poste 7111.

La directrice,



Nancy Bernier

P.-S. Merci de bien vouloir mentionner le n° de SCW, dans toute correspondance ultérieure à ce même dossier. Merci!

DESTINATAIRE : Madame Nancy Bernier, directrice
Direction des eaux usées

DATE : Le 24 juillet 2018

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de Montréal-Est**

V/Réf : 3211-04-056

N/Réf : SCW – 1009416

1. OBJET DE LA DEMANDE

La Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DEEPHI) sollicite la collaboration de la Direction des eaux usées (DEU) afin de connaître son avis sur le projet et plus particulièrement sur les sujets qui relèvent de son champ de compétence (traitement des eaux, exigences de rejet et programme d'autosurveillance).

2. CONTEXTE

Le 2 mai 2016, la DEEPHI sollicitait la collaboration de la DEU pour ce dossier. Selon les informations présentées à ce moment, les eaux sanitaires et de ruissellement potentiellement contaminées générées par le projet durant la période d'exploitation devaient être acheminées à la station d'épuration des eaux de la ville de Montréal.

Pour cette raison ainsi que certaines d'ordre logistique, il a été convenu que la DEU ne procéderait pas à l'évaluation complète du projet, mais se prononcerait seulement sur « les normes applicables (MES et hydrocarbures C₁₀-C₅₀) et la fréquence de suivi des eaux à la sortie du bassin » de captage des eaux de ruissellement qui seront rejetées dans le fleuve Saint-Laurent durant la période de construction.

Le 20 mai 2016, un avis portant sur cet aspect du dossier a été émis par la DEU.

3. COMMENTAIRE

Les rejets dans les ouvrages d'assainissement sont assujettis aux exigences du Règlement 2008-47 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Dans l'agglomération de Montréal, c'est la Ville de Montréal qui est chargée de son application. Dans cette circonstance et en raison du contexte, la DEU ne procédera pas à l'analyse du projet pour la période d'exploitation et n'a pas de commentaires supplémentaires à émettre concernant la période de construction.



Martin Villeneuve, chimiste, M. Sc.

AVIS TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE :	Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire (CIAM) – Acceptabilité de l'étude d'impact
AVIS DEMANDÉ PAR :	Madame Mélissa Gagnon, directrice Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
AVIS ÉMIS PAR :	Johanne Laberge, géologue
DATE :	Le 29 mars 2018
N/RÉF. :	SCW-909317

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction du Programme de réduction des rejets industriels et des Lieux contaminés (DPRRILC) a fait parvenir ses questions et ses commentaires concernant la recevabilité de l'étude d'impact à la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DEEPHI). La DEEPHI sollicite à nouveau la collaboration de la DPRRILC sur l'acceptabilité du projet.

2. DOCUMENTATION CONSULTÉE

L'avis sur l'acceptabilité du projet est basé sur les derniers documents déposés par le promoteur de ce projet qui sont :

- Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), Résumé, Dossier 3211-04-056, novembre 2017, Golder Ass.;
- Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal - Mise à jour de l'étude d'impact sur l'environnement - Réponses aux questions et aux commentaires du MDDELCC, Section 6.3.1 Identification et analyse des impacts sur l'environnement, Dossier 3211-04-056, octobre 2017, Golder Ass.

3. AVIS SUR L'ACCEPTABILITÉ

La DPRRILC considère le projet acceptable en considérant que CIAM respectera les conditions mentionnées dans les derniers documents et s'engagera donc à :

... 2

- Vérifier que la récupération des hydrocarbures en phase libre au Site 1 sera complétée avant la période de construction du projet. Si ce n'est pas le cas, CIAM devra prendre les arrangements nécessaires avec l'Administration portuaire de Montréal (APM) afin d'assurer la gestion des hydrocarbures en phase libre pour en prévenir la migration hors site;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion de l'eau souterraine et de surface lors des travaux pendant la période de construction;
- Choisir une méthode d'installation du mur souterrain géotechnique minimisant la migration potentielle de la contamination résiduelle et dissoute, et éviter la création de chemins préférentiels si des conduites doivent traverser le mur. Les plans et devis de la construction du mur devront être déposés pour approbation avant sa réalisation;
- Mettre des barrières flottantes dans le fleuve Saint-Laurent comme mesure préventive lors des travaux d'aménagement des infrastructures et du mur souterrain géotechnique;
- Mettre immédiatement en œuvre un plan de mesures d'urgence pour tout déversement accidentel de façon à contrôler et nettoyer les zones rapidement (sols, eaux souterraines);
- Excaver les sols contaminés en excès des valeurs limites de l'annexe II du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT), critères C du Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, sous les infrastructures permanentes, la digue et les voies ferrées projetées et éliminer ou traiter hors site des sols contaminés;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des sols contaminés excavés;
- Gérer les sols excavés, dans le cadre de ce projet, conformément à la grille de gestion des sols contaminés excavés – annexe 5 du Guide d'intervention - Protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, et aux règlements en vigueur, dont le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (articles 4 et 6). Ces mêmes exigences de gestion de sols devront être suivies si des sols contaminés doivent être excavés après l'implantation des installations du projet. Dans ce cas, le MDDELCC devra en être avisé;
- Soumettre un plan de réhabilitation en vertu de l'article 31.57 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour approbation du MDDELCC en ce qui a trait à l'impraticabilité technique d'excaver des sols contaminés par des hydrocarbures pétroliers à plus de cinq mètres (environ) de profondeur et pour les sols près du quai, dont l'excavation des sols contaminés risquerait de compromettre l'intégrité de celui-ci;
- Réaliser la caractérisation des sols le long du tracé final pour le passage de l'oléoduc préalablement à l'autorisation des travaux. L'initiateur doit s'engager à déposer au MDDELCC un rapport de caractérisation des sols avant installation et un rapport de caractérisation des tranchées réalisées et de la gestion des sols excavés à la suite de l'installation de l'oléoduc;
- Déposer un rapport de caractérisation et de gestion des sols contaminés à l'amiante identifiés dans le Site 1;
- Inscire un avis de contamination, si non encore réalisé.

Johanne Laberge, géologue



Duquette, Michel

De: Nadeau, Benoit
Envoyé: 5 juillet 2018 09:58
À: Duquette, Michel
Cc: Balg, Christian; Gauthier, Stéphanie
Objet: Dossier 3211-04-056; SCW-910398 Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est

Bonjour Michel,

Tel que discuté au téléphone précédemment, nous avons indiqué, lors de notre première analyse de ce dossier en 2015, que les incidences de ce projet sur la gestion des matières dangereuses étaient minimales, et que par conséquent il n'était pas nécessaire de nous consulter à nouveau sur ce projet. À cet effet, pour l'étape actuelle du processus d'évaluation, nous considérons cette étude d'impact comme acceptable du point de vue de la gestion des matières dangereuses résiduelles.

Benoit Nadeau, ing.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Lutte aux changements climatiques
Direction des matières dangereuses et des pesticides
Édifice Marie-Guyart, 9^e étage, boîte 71
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone: (418) 521 3950 # 4955
Courriel: benoit.nadeau@mddelcc.gouv.qc.ca

DESTINATAIRE : Madame Mélissa Gagnon, directrice
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 11 juillet 2018

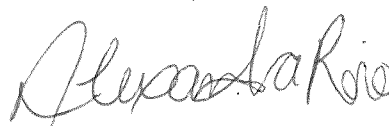
OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est**
Dossier : 3211-04-056 – N/réf. : SCW-984793

Vous trouverez ci-joint l'avis produit par la Direction de l'expertise climatique (DEC), de la Direction générale de l'expertise climatique et économique et des relations extérieures (DGECCERE), donnant suite à votre demande, du 18 juin dernier, concernant l'analyse de l'étude d'impact environnemental du projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est.

Conformément au champ d'expertise de la DEC, nos commentaires portent sur les émissions de gaz à effet de serre en lien avec le projet.

Pour les étapes subséquentes de la procédure, la DEC considère opportun d'être consultée. La personne qui a été désignée pour analyser ce dossier à la DEC est M. Sergio Cassanaz que vous pouvez joindre au poste 4917.

La directrice,



Alexandra Roio

p. j.

c. c. Mme Michèle Dumais, directrice générale p. i., DGECCERE
M. Sergio Cassanaz, ing. M.Env.



DESTINATAIRE : Madame Alexandra Roio
Directrice de l'expertise climatique

DATE : Le 11 juillet 2018

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est**
Dossier : 3211-04-056 – N/réf. : SCW-984793

La présente se veut l'avis de la Direction de l'expertise climatique (DEC) en réponse à la demande du 18 juin 2018 de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DEEPI) concernant le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est.

Conformément au champ d'expertise de la DEC, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Les rapports mentionnés ci-dessous ont été utilisés pour analyser les émissions de GES en lien avec le projet. Ces rapports sont :

- « Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal. Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques », élaboré par Golder Associés en juin 2016;
- « Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal. Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques », élaboré par Golder Associés en novembre 2017.

À partir de l'analyse des rapports précédents, nous avons constaté que la quantification d'émissions de GES du projet n'a pas été modifiée depuis l'avis précédent de la DEC. Cet avis, daté du 29 juillet 2016 et joint en annexe, constitue l'essentiel de la présente note. Par conséquent, conformément à l'avis antérieur, la quantification des émissions de GES en lien avec le projet est jugée adéquate.

...2

Toutefois, la DEC tient à souligner l'importance de mettre en œuvre des mesures d'atténuation des émissions du projet. Il existe un large consensus à l'échelle planétaire sur la nécessité d'agir rapidement pour contrer les effets des changements climatiques, ce qui a notamment mené à la signature de l'Accord de Paris sur le climat (COP21) en 2016. Cette préoccupation a d'ailleurs mené à l'intégration des changements climatiques dans le nouveau régime d'autorisation environnementale du MDDELCC.

Ainsi, pour la DEC, la préoccupation à l'égard de la réduction des émissions de GES (empreinte carbone) d'un projet dès le stade de la conception est d'autant plus importante que les projets soumis visent à durer plusieurs décennies.

Concrètement, il est demandé à l'initiateur du projet d'élaborer :

- Un plan de mesures d'atténuation d'émissions de GES que l'initiateur du projet compte mettre sur place pour réduire le plus possible les émissions de GES;
- Un plan de surveillance et de suivi d'émissions de GES lors de toutes les phases du projet (construction, exploitation et fermeture le cas échéant). Ce plan devrait comprendre entre autres la description des activités et moyens prévus pour suivre les impacts réels du projet sur les émissions de GES, les responsables, la fréquence de la collecte d'information, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse requises, les indicateurs et la fréquence d'exécution et de diffusion des résultats du plan de suivi des émissions de GES ainsi que l'ensemble des mesures et moyens pour faire face aux circonstances imprévues et apporter les changements appropriés.



Sergio Cassanaz,
Ing. M.Env.

p. j.

Duquette, Michel

De: Veillette, Julie
Envoyé: 5 juillet 2018 11:21
À: Gagnon, Mélissa (DGÉES)
Cc: Duquette, Michel
Objet: Terminal d'approvisionnement (dossier 3211-04-056)

Bonjour Mélissa Gagnon,

La Direction des politiques climatiques a pris connaissance de la documentation relative au projet en objet et voici nos commentaires portant sur la prise en compte du volet adaptation aux impacts des changements climatiques en lien avec le projet.

- La section du climat de l'étude d'impact ne présente que des données du climat actuel (2008-2012). Dans un contexte de changement climatique, il est recommandé que les projections climatiques pour la région d'implantation du projet soit présentées. Ouranos a récemment mis en ligne un outil permettant de visualiser des scénarios climatiques pour différentes régions du Québec ([https://www.ouranos.ca/portraitsclimatiques/#/.](https://www.ouranos.ca/portraitsclimatiques/#/))
- Les aléas découlant des conditions climatiques qui pourraient survenir pendant la durée de vie du projet et qui sont susceptibles d'y porter atteinte devraient être présentés. D'ailleurs, la conception des infrastructures, telles que la digue de confinement et la cuvette de rétention, devrait prendre en compte l'augmentation de l'intensité et de la probabilité des conditions météorologiques extrêmes en climat futur. La conception des infrastructures doit être en mesure de résister à ces nouvelles conditions.

Cordialement,
Julie Veillette

Julie Veillette, Biologiste, Ph.D.
Conseillère - Direction des politiques climatiques
Tél. 418 521-3868, poste 4615

Direction générale de l'expertise climatique et économique et des relations extérieures
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Qc), G1R 5V7

DESTINATAIRE : Madame Mélissa Gagnon, directrice
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels

DATE : Le 13 juin 2018

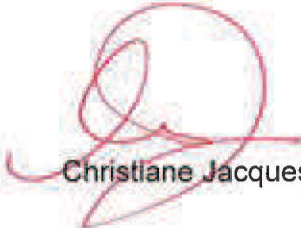
OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal-
Est**
V/Réf. : 3211-04-056
N/Réf. : DPQA 1476

À la suite de votre demande formulée le 8 mars 2018, vous trouverez ci-jointe l'expertise technique de M. Manuel Giurgiu, ingénieur, concernant l'objet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Giurgiu.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

La directrice,



Christiane Jacques

p. j.

c. c. M. Manuel Giurgiu, ing., DPQA

EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Madame Christiane Jacques, directrice
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Manuel Giurgiu, ing.

DATE : Le 11 juin 2018

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Demande d'avis d'acceptabilité portant sur le volet sonore de l'étude d'impact sur l'environnement**

V/Réf : 3211-04-056

N/Réf. DPQA 1476

1. Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, Madame Mélissa Gagnon, directrice à la Direction des évaluations environnementales des projets hydriques et industriels (DÉEPHI) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a, dans sa demande du 8 mai 2018, sollicité la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) l'avis sur l'acceptabilité du volet sonore du projet cité en rubrique.

2. Description du projet

L'initiateur du projet est la société CIAM, qui est propriétaire et qui exploite des installations de carburants pour aéronefs à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal. Le projet consiste à construire un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants *Jet A* et *Jet A-1* par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent.

L'initiateur propose de construire un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire destiné à alimenter les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Le projet proposé inclut un terminal maritime, des réservoirs d'entreposage, une installation de chargement et des conduites de raccordement. L'initiateur propose de réaliser le projet sur deux sites distincts situés dans la municipalité de Montréal-Est¹. En bordure du fleuve Saint-Laurent, le CIAM installera le terminal d'approvisionnement sur deux sites (Site 1 — terminal maritime et Site 2 — installation de

¹ Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques — Rapport principal — Volume 1 de 2, déposée au MDDELCC, novembre 2015.

chargement des wagons et camions citernes) exploité par l'Administration portuaire de Montréal (APM). Un aménagement spécifique de quai n'est pas nécessaire parce que les installations déjà en place de l'APM conviennent. Les sites 1 et 2 sont liés par une conduite de raccordement. Un pipeline d'environ 5 km reliera le site 1 au site de connexion existant du pipeline PTNI (Pipelines Trans-Nord Inc.).

La figure 1 montre l'emplacement des sites du projet.



Figure 1 — Emplacement des sites du projet. Source : Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques — Rapport principal — Volume 1 de 2

3. Directive ministérielle

La directive ministérielle² pour la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation

² MDDELCC, Directive pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, avri12014.

Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, émise en avril 2014, indique à l'initiateur du projet la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit réaliser. Les exigences formulées dans cette directive à l'égard du climat sonore se résument aux aspects suivants :

- **Description du climat sonore initial :**

- fournir les indices LAeq, 24 h et LAeq horaire aux points de relevés sonores ;
- sélectionner des points d'échantillonnage représentatifs des zones sensibles en tenant compte de la hauteur des bâtiments.

- **Modification du climat sonore dans le secteur :**

- fournir des cartographies isophones représentatives des trois périodes d'exploitation : diurne (7 h à 19 h), soirée (19 h à 22 h) et nocturne (22 h à 7 h) au début et dix ans après le début du projet ;
- indiquer la localisation des bâtiments dépassant les critères sonores à respecter.

- **Établissement des nuisances causées par le bruit pendant la période de construction**

Décrire la modification du climat sonore en période de construction en tenant compte des limites et lignes directrices préconisées par le Ministère relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction ainsi que les mesures d'atténuation préconisées.

- **Décrire le programme préliminaire de surveillance environnemental ;**

- **Tracer les grandes lignes du programme de suivi environnemental.**

4. Critères relatifs à l'acceptabilité du climat sonore

Deux avis sur la recevabilité du projet ont été fournis pour ce projet. Un premier avis a été délivré le 14 décembre 2015 par M. Pierre Guy Brassard, ing. à la DPQA et le deuxième avis a été délivré le 14 juillet 2016 par la même personne suite aux réponses aux questions posées dans le premier avis.

Le projet a été jugé recevable.

Dans la phase de construction, le climat sonore est analysé selon le document du MDDELCC intitulé « Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel ».

Par contre, dans la phase d'exécution, le climat sonore est analysé selon la note d'instruction NI 98-01 intitulée « Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent, juin 2006 ».

Le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sera en exploitation pendant toute la journée (jour et nuit), 7 jours/semaine.

a) Caractérisation du climat sonore initial

La zone d'étude retenue, qui couvre une superficie d'environ 16 km — incluant les sites 1 et 2, a été choisie en fonction du territoire qui pourrait potentiellement être affecté par la réalisation du projet.

La figure 2 nous indique la zone d'étude.



Figure 2 — Zone d'étude. Source : Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques — Rapport principal — Volume 1 de 2

Le climat sonore dans la zone d'étude est caractérisé par: la circulation des véhicules et des camions, circulation des trains, la présence de la carrière Lafarge, la circulation maritime en général et le chargement/déchargement de navires.

Pour caractériser le climat actuel, trois points récepteurs représentatifs ont été choisis dans un rayon d'environ 1 km des sites de CIAM :

- à l'arrière de la résidence située au 9802, rue Sainte-Julie ;
- à l'avant de la résidence située au 2225, avenue Georges-V ;
- à côté de la résidence située au 2514, avenue Georges-V.

Les niveaux sonores pour les trois points ont été mesurés en 2005.

Selon les données fournies, les niveaux sonores $L_{eq} 1h$ pour ces secteurs varient entre 48,5 dBA et 66,5 dBA le jour et entre 42 dBA et 62,5 dBA la nuit. Le niveau sonore $L_{eq} 12h$ de jour varie

entre 53 et 65,5 dBA³. Nous notons que ces valeurs sont toutes au-dessus des valeurs présentées au tableau de la note d'instruction NI98-01 du MDDELCC. La compagnie Décibel Consultants inc., qui a mesuré les niveaux sonores en 2005, présume que des niveaux de bruit similaires peuvent être attendus à l'heure actuelle aux alentours des sites du projet.

Commentaire :

Conformément à la directive, le climat sonore initial a été défini adéquatement. Les points sensibles ont été sélectionnés de manière à couvrir tous les secteurs où des nuisances sonores sont susceptibles d'être ressenties.

Par contre, nous demandons une mise à jour du climat sonore initial aux trois points choisis avec des données actuelles.

b) Établissement des nuisances causées par le bruit pendant la période de construction

Le projet comprendra deux phases (Phase 1 et Phase 2) et donc deux périodes de construction distinctes avec des particularités pour chaque période. La phase 1 est prévue durer entre 30 et 34 mois et la phase 2 entre 17 et 24 mois.

Pendant la construction du terminal, une augmentation des niveaux de bruit sera temporaire et perçue par un nombre limité de résidences. L'intensité de l'impact est jugée faible et l'étendue est ponctuelle, étant donné que l'impact sera ressenti par une portion limitée de la population, et ce, uniquement pendant la durée des travaux.

Deux types de mesures d'atténuation sont prévus : courantes et particulières afin de minimiser l'impact pendant la phase de construction.

Le promoteur identifie les principales sources d'impact sonore : les activités avant le démarrage, les travaux de préparation des sites et les travaux de construction.

Afin de minimiser la nuisance liée à la construction, le promoteur propose que les impacts soient réduits par la mise en œuvre des mesures particulières suivantes :

- les constructions seront exécutées pendant le jour entre 7 h et 19 h ;
- coffrer ou insonoriser l'équipement motorisé fixe tel que les génératrices ;
- utiliser de compresseurs d'air électriques et limiter l'utilisation de génératrices ;
- s'assurer que les marteaux pneumatiques et/ou hydrauliques soient équipés de dispositifs antibruit ;
- éviter de laisser fonctionner inutilement les moteurs et/ou les équipements s'ils ne sont pas utilisés, lorsque possible ;
- favoriser l'utilisation d'équipements générant un niveau de bruit peu élevé.

De plus, le promoteur s'engage à ce que les travaux soient effectués selon les recommandations fournies dans le document : « Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel⁴ ».

Il faut préciser qu'aucune modélisation ou évaluation des niveaux de bruit n'a été effectuée durant cette période. L'initiateur juge que l'intensité des répercussions est moyenne et après l'application des mesures d'atténuation, l'intensité des répercussions sera faible.

³ Rapport BAPE — 22 mai 2018

⁴ Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel, mars 2015. mars 2015 <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/lignes-directrices-construction.pdf>

Par contre, le promoteur s'engage à respecter les lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel du MDDELCC⁵.

Commentaire :

Ces précautions sont adéquates. Conformément à la directive, les nuisances causées par le bruit pendant la période de construction ont été établies adéquatement.

Par contre, le MDDELCC propose quelques mesures d'atténuation du bruit supplémentaires :

- planifier les horaires des travaux en tenant compte du dérangement causé par le bruit.
- utiliser des alarmes de recul à intensité variable sur les équipements de chantier susceptibles de faire des marches arrière fréquentes ;
- s'assurer que tout silencieux d'échappement soit en bon état ;

De plus, le MDDELCC recommande que lorsque des travaux doivent être exécutés en soirée (entre 19 h et 22 h) et que l'entrepreneur ne peut pas exécuter ces travaux sans dépasser les niveaux de bruit établis, l'entrepreneur doit faire une demande de dérogation auprès de CIAM. Si des travaux doivent être exécutés pendant la nuit, aucune dérogation aux niveaux sonores prescrits dans le document : « Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel ».

Comme les résidences plus exposées au bruit pendant cette période sont celles situées au long des axes routiers, on recommande au promoteur de procéder à une évaluation ou une modélisation. En cas de dépassement des limites sonores acceptables, des mesures d'atténuation spécifiques (par exemple écran bruit) pourraient être prises même avant le début de la phase de construction pour ces résidences.

c) Phase d'exploitation (Modification du climat sonore dans le secteur)

En période d'exploitation, le promoteur a identifié que les principales sources d'impact sonore sont :

- l'entretien et réfection des infrastructures ;
- l'exploitation des infrastructures ;
- l'exploitation des installations.

Plus spécifiquement, les principales sources de bruit sont⁶ :

Pour le Site 1 :

- Chargement des barges et transfert entre les réservoirs (moteur et pompe) ;
- Transfert au pipeline (moteur et pompe) ;
- Chargement ferroviaire (moteur et pompe) ;
- Génératrice d'urgence ;
- Pompe à eau pour le système d'extinction des incendies.

⁵ Rapport BAPE — 22 mai 2018

⁶ Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques — Rapport principal — Volume 1 de 2, déposée au MDDELCC, novembre 2015

Pour le Site 2 :

- Déplacements de la locomotive de manœuvre ;
- Déplacements ferroviaires ;
- Circulation des camions citernes ;
- Génératrice d'urgence.

La modélisation a pris en compte seulement les activités d'exploitation de la phase finale (phase 2) parce qu'elle inclut le projet dans son entier et donc les niveaux de bruit maximums envisagés.

Deux scénarios ont été considérés pour la modélisation :

1. le fonctionnement maximal des équipements ;
2. le fonctionnement maximal des équipements ajoutant les moteurs auxiliaires et les pompes de déchargement du navire-citerne.

Le scénario 2 représente le pire cas, et ce, malgré l'ajout des émissions sonores du navire, qui n'est pas sous la responsabilité du promoteur.

Dans l'étude, quatorze points récepteurs (POR) ont été identifiés pour lesquels les niveaux sonores ont été estimés.

Les critères de l'évaluation ont été déterminés en fonction des limites de la *note d'instructions NI 98-01* du MDDELCC, modifiée en juin 2006.

Les 14 points sont situés dans la zone 1 et 2 selon les critères de la NI 98-01. Seulement deux points récepteurs se trouvent dans la zone 2, soit POR 13 et POR 14. Les 12 autres points sont situés dans la zone 1.

Le tableau 1 indique la distance entre les points récepteurs et le site 1 respective site 2.

Tableau 1 — Distance entre les points récepteurs et le site 1 et le site 2 : Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques — Rapport principal — Volume 2 de 2

No du POR	Description	UTM Zone 18, NAD 83			Distance du Site 1 (m)	Distance du Site 2 (m)
		Abscisse (x)	Ordonnée (y)	Élévation locale (m)		
1	Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD) Bourget	617453	5054474	7,5	1353	1826
2	École Armand-Lavergne	615700	5051683	9	1072	1460
3	École Philippe-Labarre	615108	5051831	4,5	1846	1390
4	École Sainte-Marguerite-Bourgeois	616950	5054674	4,5	1400	1795
5	Garderie éducative Les Glycines	615821	5052051	4,5	1168	733
6	Garderie Les dauphins de l'Est	616953	5053793	4,5	529	980
7	Centre de la petite enfance (CPE) Tante Michèle	617213	5054116	7,5	959	1426
8	École Saint-Octave	616994	5053925	6	668	1115
9	Société d'habitation de la sclérose en plaques	616945	5053813	13,5	547	997
10	Habitation Joseph-Versailles	617153	5053875	4,5	684	1165
11	Résidence Les Pléiades	617104	5053809	6	603	1083
12	Résidence unifamiliale (av. Richard)	616958	5053601	4,5	351	827
13	Résidence dans un secteur permettant des habitations multifamiliales (av. David)	616154	5052065	4,5	969	585
14	Camping Grosbois	619663	5053002	1,5	2850	3300

On peut observer que le point POR 9 est le plus proche de site 1 et le point POR13 est le plus proche de site 2.

Selon le scénario 1, les niveaux sonores simulés varient de 23 à 43 dBA le jour et de 18 à 39 dBA la nuit.

Selon le scénario 2, les niveaux sonores simulés varient de 22 à 40 dBA le jour et la nuit.

Aucun terme correctif n'a été identifié.

Malgré le fait que les simulations sonores n'identifient aucun dépassement des critères de bruit proposés dans la NI98-01 ni pour le scénario 1 et ni pour le scénario 2, le promoteur a tout de même identifié des mesures générales d'atténuation qui pourraient être mises en place au besoin.

Commentaire :

Conformément à la directive, la modification du climat sonore du secteur a été définie adéquatement.

Note : Le promoteur mettra en place un programme de surveillance environnemental et un programme de suivi environnemental. Le promoteur mentionne que les détails de ces programmes seront précisés après l'ingénierie détaillée et lorsque les conditions d'autorisation seront connues. Il est prévu que le système de gestion environnemental soit basé sur la norme ISO 14000 (Norme internationale des systèmes de gestion environnementale).

La directive ministérielle prévoit que les deux programmes préliminaires seront complétés, le cas échéant, à la suite de l'autorisation du projet.

d) Programme préliminaire de surveillance environnemental

Notons que le programme de surveillance s'adresse autant à la phase de construction qu'à la phase d'exploitation. Un guide de surveillance sera préparé avant le début des travaux et un rapport final portant sur la surveillance environnementale sera produit à la fin des travaux de construction.

Commentaire : Les propositions comprises dans l'étude d'impact sont conformes à la directive, mais l'étude doit être bonifiée après l'ingénierie détaillée et lorsque les conditions d'autorisation seront connues.

e) Programme de suivi environnemental

Un programme de suivi environnemental sera mis en place dans le but de mesurer l'impact réel de ces projets. Le programme de suivi environnemental concerne la phase d'exploitation.

Les activités suivantes seront comprises dans le programme de suivi environnemental:

- 1) intégrité et stabilité physiques des installations et infrastructures ;
- 2) séparateur huile/eau ;

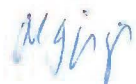
De plus, le promoteur a confirmé qu'un programme de suivi des plaintes sera mis en place avant le début des travaux et sera également en fonction pendant l'exploitation du projet. Aussi, le promoteur s'engage à déposer son programme de suivi des plaintes au moment de la demande de certificat d'autorisation.

Commentaire : le programme de suivi environnemental doit être bonifié afin d'être conforme à la directive une fois l'ingénierie détaillée du projet complétée et à la suite de l'émission des autorisations gouvernementales pour la réalisation du projet.

5. Conclusion

À la lumière des renseignements fournis dans les différents documents se rapportant à l'étude d'impact sur l'environnement, nous évaluons, au meilleur des connaissances scientifiques actuelles, que ce projet est acceptable sur le plan environnemental au point de vue du volet sonore à la condition que le programme préliminaire de surveillance environnementale et le programme de suivi environnemental soient bonifiés et que de nouvelles mesures du climat sonore initial soient prises et analysées.

Manuel Giurgiu, ing.



RÉFÉRENCES

1. Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques — Rapport principal Volume 1 de 2, déposée au MDDELCC, novembre 2015 ;
2. Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est — Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques — Rapport principal Volume 2 de 2, déposée au MDDELCC, novembre 2015
3. Directive ministérielle pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, avril 2014, Dossier 3211-04-056 ;
4. Complément à l'avis DPQA 1476 donné le 15 juillet 2016 ;
5. Rapport BAPE — 22 mai 2018.

Duquette, Michel

De: Pelletier, Charles
Envoyé: 23 novembre 2018 12:10
À: Duquette, Michel
Objet: Confidentiel

Bonjour,

Les données tirées de la caractérisation du climat sonore initiale effectuée, en des points substitues, en novembre 2015, nous permette de caractériser avec précision le climat sonore initial du secteur.

Les mesures d'atténuation additionnelles proposées pour la période de construction ne pourront que contribuer à diminuer les nuisances causées par le bruit.

À la lumière de ces informations complémentaires et de la conclusion tirée dans l'avis d'acceptabilité de la DPQA, datée du 11 juin 2018 , nous statuons que le projet CIAM est acceptable.

Charles Pelletier, ing. M.Sc.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)

Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA)

Édifice Marie-Guyart, Aile Taschereau, 4^e étage, boîte 35

675, boulevard René-Lévesque Est, Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone: (418) 521-3813, X 4470

Courriel: charles.pelletier@mddelcc.gouv.qc.ca



DESTINATAIRE : Madame Mélissa Gagnon
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

EXPÉDITRICE : Caroline Boiteau

DATE : Le 10 juillet 2018

OBJET : Acceptabilité – Projet de terminal de carburant aéroportuaire de
la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, à
Montréal-Est

N/Réf. : DAE-16339

Voici un avis de la part de M. Jean-François Brière en réponse au dossier mentionné en objet. S'il y a lieu, vous pouvez le joindre au numéro de téléphone 418 521-3820, poste 4733.

Nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous prions d'agréer nos meilleures salutations.

La directrice des avis et des expertises,


pour: Caroline Boiteau, ing.

p.j. 1

DESTINATAIRE : Madame Caroline Boiteau
Directrice des avis et des expertises

EXPÉDITEUR : Jean-François Brière

DATE : Le 10 juillet 2018

OBJET : Acceptabilité – Projet de terminal de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, à Montréal-Est
N/Réf. : DAE-16339

Le 18 juin dernier, nous avons reçu une demande d'expertise de la part de Mme Mélissa Gagnon, de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, concernant l'acceptabilité du projet de terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM), à Montréal-Est. Dans notre avis précédent (DAE-15305), nous avons demandé de présenter la modélisation du carburéacteur entreposé sur le terminal (Jet A et Jet A-1), pour lequel un critère spécifique de $210 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une heure a été développé. Par ailleurs, étant donné la difficulté de statuer clairement sur l'environnement rural ou urbain du site de modélisation, nous avons demandé au promoteur de documenter les concentrations de carburéacteur avec ces deux options. À cet effet, une mise à jour de la modélisation, datée de juin 2018, a été produite par la firme Golder.

Nous avons pris connaissance de la documentation soumise à notre attention. Étant donné que notre domaine d'expertise ne porte que sur la modélisation de la dispersion atmosphérique et sur la qualité de l'air ambiant, le présent avis ne se rapporte qu'à ces sujets particuliers. Il importe de souligner que la validité des résultats de l'étude de dispersion atmosphérique n'est assurée que si toutes les sources d'émission ont été prises en compte et que les taux d'émission de ces différentes sources correspondent aux émissions réelles lors de l'exploitation de l'usine. Ces informations devront être validées par l'autorité compétente.

D'entrée de jeu, il importe de mentionner que la méthodologie de modélisation a déjà fait l'objet d'une validation exhaustive dans nos avis précédents, de sorte qu'il n'a pas été jugé nécessaire de revalider la dernière étude dans son ensemble. Par contre, certains éléments ont été modifiés par rapport aux modélisations antérieures, soit l'utilisation d'une version plus récente du modèle AERMOD (16216r) et d'une nouvelle option du modèle (ADJ_U*) qui vise à mieux représenter les concentrations par vents faibles, où le modèle AERMOD tend à surestimer les concentrations modélisées. Ces modifications sont acceptables, de sorte que la mise à jour de la modélisation pour le carburéacteur est jugée valide. À noter que la modélisation des autres contaminants ayant fait partie de l'étude d'impact a également été jugée valide dans des avis antérieurs.

À l'exception du cas du carburéacteur, qui sera discuté plus loin, tous les contaminants émis par le projet de CIAM respectent les normes et les critères, que ce soit pour l'option rurale ou l'option urbaine, et ce, autant pour le scénario sans navire-citerne que pour le scénario avec navire-citerne. Les contaminants ayant l'impact le plus important varient en fonction de la présence ou non d'un navire-citerne, mais les concentrations totales demeurent toutes inférieures à 90 % des normes et des critères de qualité de l'air ambiant. En effet, lorsqu'un navire-citerne est en déchargement, la concentration quotidienne maximale de particules fines (PM_{2.5}) atteint 25,8 µg/m³, ce qui représente 86 % de la norme pour ce contaminant. Par ailleurs, en opération normale sans déchargement de navire-citerne, la concentration horaire maximale de dioxyde d'azote (NO₂) s'élève à 280 µg/m³, ce qui correspond à 68 % de la norme horaire pour ce contaminant.

En ce qui concerne le carburéacteur, les concentrations modélisées respectent le critère aux récepteurs sensibles ainsi qu'en tout point situé à l'extérieur de la limite terrestre de la zone industrielle, peu importe le scénario de modélisation (avec ou sans navire-citerne) et peu importe le choix de l'environnement de modélisation (rural ou urbain). La concentration horaire maximale est obtenue pour le scénario qui considère le déchargement d'un navire-citerne et pour l'option rurale et s'élève alors à 175 µg/m³, ce qui représente 83 % du critère. En fait, les seuls dépassements qui ont été modélisés se produisent au-dessus du fleuve Saint-Laurent, lorsqu'un navire-citerne est en déchargement et que l'option rurale est choisie. Dans ce cas, le critère serait dépassé 3 heures par année si on considère qu'il n'y aura que 36 jours par année au cours desquels des navires-citernes seront en déchargement. Aucun dépassement n'est modélisé pour ce scénario lorsque l'option urbaine est choisie. Étant donné que les concentrations réelles seront vraisemblablement à mi-chemin entre les concentrations modélisées avec l'option rurale et l'option urbaine, le nombre de dépassements calculé plus haut est vraisemblablement surestimé.

Les normes de qualité de l'atmosphère sont appliquées en vertu du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (RAA), alors que les critères de qualité de l'atmosphère sont appliqués en vertu de l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Dans le cas du carburéacteur, le critère ne serait dépassé, dans le pire scénario, que seulement 3 heures par année au-dessus du fleuve Saint-Laurent (0,03 % du temps). Étant donné que ces dépassements sont très peu fréquents et que la probabilité qu'une personne soit réellement exposée à ces dépassements est très faible, nous estimons que cette situation n'est pas susceptible de porter atteinte à la santé ou au bien-être de l'être humain et que l'article 20 de la LQE est respecté. Étant donné que les normes et les autres critères sont tous respectés, le projet est jugé acceptable au regard de la LQE et du RAA.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous invitons à contacter le soussigné pour toute information supplémentaire.


JFB-vv/gb

DESTINATAIRE : Madame Mélissa Gagnon
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et
industriels

EXPÉDITRICE : Caroline Boiteau

DATE : Le 10 avril 2018

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est - Acceptabilité (01)

V/Réf : 3211-04-056

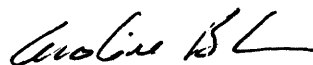
N/Réf. : DAE-16338

SCW-910026

Voici un avis de la part de Mme Carole Lachapelle en réponse au dossier mentionné en
objet. S'il y a lieu, vous pouvez la joindre au 418 521-3820 poste 4776.

Nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous prions
d'agréer nos meilleures salutations.

La directrice des avis et des expertises,



Caroline Boiteau, ing.

p.j. 1

DESTINATAIRE : Madame Caroline Boiteau
Directrice des avis et des expertises

EXPÉDITRICE : Carole Lachapelle

DATE : Le 10 avril 2018

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est - Acceptabilité (01)

V/Réf. : 3211-04-056
N/Réf. : DAE-16338
SCW-910026

Contexte de la demande

La Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels a adressé une demande à la DAE, le 8 mars 2018, afin de connaître notre avis sur le projet mentionné en objet, pour les sujets qui relèvent de notre champ de compétence, soit la gestion des eaux usées générées par le projet et les impacts sur le milieu récepteur-eau.

Notre avis est basé principalement sur les informations présentées dans l'étude d'impact sur l'environnement déposée par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) en novembre 2015 ainsi que sur les informations complémentaires présentées dans les documents de réponses aux questions et commentaires du MDDELCC déposés par CIAM en juin et juillet 2016. D'autres informations obtenues par courriel ont également été considérées.

Résumé du projet

Le projet de la corporation consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à Montréal-Est.

...2

Résumé concernant le mode de gestion des eaux usées et question complémentaire

Période de construction

Avant la mise en place du réseau d'égout municipal de Montréal, les eaux de ruissellement du site 1 seront acheminées dans un bassin de rétention et, après décantation, elles seront rejetées au fleuve via une conduite souterraine. Par contre, il est prévu que les eaux de ruissellement du site 2 soient simplement infiltrées dans le sol. Il faudrait justifier pourquoi aucun traitement n'est prévu pour les eaux de drainage du site 2 et répondre à la question suivante.

Les eaux de ruissellement du site 2 sont-elles potentiellement contaminées? Si elles ne le sont pas, expliquer pourquoi. Dans l'affirmative, elles devraient être recueillies et acheminées dans le bassin de rétention comme celles du site 1, car l'infiltration des eaux n'est pas un traitement.

La gestion des eaux contenues dans les excavations des sites 1 et 2 lors des travaux de construction n'a pas encore été précisée par l'entreprise.

Dès qu'elles seront connues, l'entreprise devra faire connaître au Ministère les différentes informations concernant la gestion des eaux d'excavation qui seront générées sur le site, notamment, la liste des paramètres d'intérêt, les caractéristiques des eaux, le traitement retenu, les volumes rejetés et le point de rejet.

Pour les eaux usées domestiques, des toilettes chimiques seront installées sur le site 1 et le site 2.

Période d'exploitation

Les seules eaux de procédé sont celles provenant des déshydrateurs qui seront utilisés pour absorber l'eau qui pourrait être présente dans le carburant. L'eau s'absorbe sur un filtre et lors de son remplacement, des analyses sont faites en fonction des paramètres applicables aux matières dangereuses. Le cas échéant, les filtres seront acheminés par un entrepreneur dans un site autorisé de gestion des matières dangereuses.

Les eaux de ruissellement contaminées du site 1 et du site 2 seront dirigées vers un séparateur huile/eau par gravité et vers un séparateur huile/eau par coalescence avant d'être acheminées au réseau d'égout municipal qui mène à la station d'épuration des eaux usées de Montréal.

Les eaux usées domestiques seront acheminée au réseau d'égout municipal.

Conclusion et recommandation

À la lumière des informations disponibles, la gestion des eaux nous semble acceptable sous réserve des explications complémentaires concernant la gestion des eaux de ruissellement du site 2. Des informations complémentaires sur la gestion des eaux d'excavation devraient être transmises dès qu'elles seront connues.



CL-lw /ml

c.c. M. François Houde, DGSEE
M. Michel Duquette DEEPHI
M. Denis Brouillette, DAE



Note

DESTINATAIRE : Madame Mélissa Gagnon, directrice
Direction générale de l'évaluation environnementale et
stratégique
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques
et industriels

DATE : Le 6 avril 2018

OBJET : **Avis relatif à l'acceptabilité du projet de « Terminal
d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est » - Volet
Espèces exotique envahissante**

N^{os} DOSSIERS : SCW 910192; V/R 3211-04-056; N/R 5145-04-18 [530]

La présente donne suite à votre demande d'avis du 8 mars 2018 sur l'acceptabilité du projet susmentionné. Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) portent sur la prévention de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE).

La DEB réitère les requêtes inscrites à l'avis du 8 septembre 2016 et demande à l'initiateur de s'engager à effectuer la détection des EEE entre la mi-juillet et la fin août et de transmettre les coordonnées géographiques ainsi que l'abondance des EEE sous forme de fichier de forme.

CONCLUSION

Après analyse, la DEB considère le projet comme acceptable eu égard aux EEE conditionnellement à ce que le promoteur prenne les engagements ci-haut mentionnés.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Nancy Hébert au 418 521-3907, poste 4416.

LC/NH/se

Line Couillard, chef d'équipe
Espèces et Communautés naturelles



DESTINATAIRE : Madame Mélissa Gagnon
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques
et industriels

DATE : Le 30 avril 2018

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
(Dossier 3211-04-056)**

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et en réponse à votre demande d'examiner l'acceptabilité du projet en titre relativement aux aspects sociaux, datée du 8 mars 2018, vous trouverez ci-joint l'avis produit par M^{me} Karine Dubé, anthropologue et conseillère en évaluation des impacts sociaux.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez joindre M^{me} Karine Dubé, de notre direction, au numéro de téléphone (418) 521-3933, poste 7221.

La directrice,

Mireille Paul
MP/KD/il

p. j.

DESTINATAIRE : Madame Mireille Paul
Direction de l'évaluation environnementale des projets miniers
et nordiques et de l'évaluation environnementale stratégique

DATE : Le 30 avril 2018

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
(Dossier 3211-04-056)**

MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le présent avis porte sur l'acceptabilité du projet de construction et d'exploitation d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (ci-après nommée « l'initiateur »), à l'égard des aspects sociaux.

Cet avis repose sur la consultation et l'analyse des documents suivants :

- l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE, novembre 2015, deux volumes);
- les réponses aux deux premières séries de questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) (RQC1, juin 2016; RQC2, juillet 2016);
- les mémoires déposés dans le cadre de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et les transcriptions des séances;
- et d'autres références pertinentes répertoriées à la fin de cet avis.

Le projet consiste à construire et exploiter un nouveau terminal de carburant aéroportuaire afin de faciliter l'alimentation en carburant des compagnies de transport aérien actives dans les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), MacDonald-Cartier (Ottawa) et Pearson (Toronto) (ÉIE, vol. 1, p. 7). Les infrastructures de ce nouveau terminal seraient implantées en bordure du fleuve Saint-Laurent, sur deux sites exploités par l'Administration portuaire de Montréal, dans un secteur déjà utilisé pour

...2

le chargement et l'entreposage de produits pétroliers. À partir du terminal, le carburant serait expédié par pipeline, par barge, par train ou par camion-citerne vers les différents aéroports desservis. Le projet comprendrait les quatre composantes principales suivantes :

- Un terminal maritime avec un quai de transbordement et huit réservoirs d'une capacité totale d'entreposage d'environ 164 millions de litres (site 1);
- Une installation de chargement de wagons-citernes et de camions-citernes (site 2);
- Une courte conduite de raccordement entre les sites 1 et 2;
- Un pipeline d'environ 7 km pour relier le site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI), qui dessert déjà l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à partir de Montréal-Est.

L'analyse des documents précités a permis de faire ressortir certains enjeux sociaux soulevés par ce projet, relativement à la perception des risques liés à l'entreposage et au transport du carburant et aux nuisances associées au camionnage dans les quartiers résidentiels avoisinants. Ces enjeux sociaux seront traités dans le présent avis. Des mesures ont cependant été prévues par l'initiateur afin d'éviter ou d'atténuer les impacts négatifs potentiels sur le milieu humain. Au terme de l'évaluation des impacts sociaux réalisée et à la lumière des informations dont nous disposons à ce jour, le projet nous apparaît acceptable au plan social. Quelques recommandations sont toutefois énoncées dans le but de favoriser la meilleure intégration possible du projet au sein de son milieu d'accueil.

PERCEPTION DES RISQUES LIÉS À L'ENTREPOSAGE ET AU TRANSPORT DU CARBURANT

Dans le cadre de la démarche d'information et de consultation réalisée par l'initiateur avant le dépôt de son étude d'impact et lors de l'audience publique tenue par le BAPE, des préoccupations à l'égard des risques liés à l'entreposage et au transport du carburant ont été soulevées à de multiples reprises, principalement en raison de la proximité des réservoirs par rapport au milieu résidentiel et de l'utilisation du pipeline appartenant à la compagnie PTNI pour acheminer le carburant vers les aéroports desservis. La fiabilité et la sécurité de ce pipeline suscitent beaucoup d'inquiétude chez les citoyens et les représentants de divers groupes et organismes, compte tenu de l'état de ce pipeline (âgé de plus de 65 ans) et des multiples incidents, impliquant ce dernier, survenus au cours des dernières années, dont un important déversement de pétrole dans la rivière des Prairies en 2010¹.

¹ La liste des incidents signalés par PTNI au cours des 15 dernières années a été fournie par l'Office national de l'énergie à la suite d'une demande d'information du BAPE :

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Terminal_Montreal_Est/documents/DQ8.1-ONE.pdf

De manière générale, qu'il soit fait par train, par navire, par camion ou par pipeline, le transport de produits pétroliers préoccupe beaucoup la population – surtout depuis l'événement qui s'est produit à Lac-Mégantic en 2013 – à cause des risques qu'il représente pour la sécurité civile et l'environnement, en particulier pour les sources d'eau potable. Bien que les statistiques démontrent que le pipeline serait le moyen le plus sûr pour transporter des produits pétroliers et que les risques de fuite ou de déversement seraient minimales comparativement aux autres modes de transport, des craintes subsistent au sein de la population car il est impossible de garantir qu'un incident n'arrivera jamais, comme en témoignent les données du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de l'Office national de l'énergie (CIRAIG, 2013 : 28). Aux yeux de la population, les risques associés au transport de produits pétroliers sont perçus comme étant élevés, peu importe le moyen de transport utilisé.

Si le risque est défini comme la probabilité qu'un événement aux conséquences négatives (décès, blessures, maladies, etc.) se produise, la perception des risques correspond à la façon dont les individus ou les groupes perçoivent la source du risque (le danger), sa probabilité et ses conséquences (Brunet, 2007; Raude, 2007). De nombreux facteurs peuvent influencer les perceptions au sujet d'un risque, dont l'âge, le sexe, la scolarité, le niveau de responsabilité parentale et professionnelle, le lieu de résidence, les connaissances, les valeurs, les croyances, l'expérience vécue, ainsi que l'information obtenue antérieurement au sujet d'un danger, que ce soit par les médias ou l'entourage d'un individu (Ricard, 2003; OMS, 2002).

Qu'elles soient fondées ou non sur des données et des faits objectifs, les perceptions n'en demeurent pas moins une partie constituante de la réalité vécue et ressentie par les personnes ou les groupes sociaux et elles peuvent engendrer une diversité d'impacts psychologiques et sociaux : stress, sentiments de colère et d'impuissance, perte de quiétude, insécurité, perte de confiance envers les autorités, etc. (Nove Environnement Inc., 2003; Lopez-Navarro, Llorens-Monzonis et Tortosa-Edo, 2013; Bouchard-Bastien et Gervais, 2016). Compte tenu de l'importance des impacts pouvant découler de la perception des risques, il importe de prendre celle-ci en considération dans tout processus d'évaluation et de gestion des risques, même lorsque ceux-ci sont jugés faibles et restreints au périmètre du site où se déroulent les activités d'un projet (Ricard, 2003).

Afin de rassurer la population relativement aux risques appréhendés, il est essentiel de maintenir les communications et de transmettre de l'information, de manière ouverte et transparente, sur la nature des risques, les conséquences potentielles, les probabilités d'occurrence, les mesures de prévention et d'intervention et la gestion de la sécurité. Jusqu'à présent, l'initiateur du projet a fait preuve de transparence en présentant, à l'occasion des activités d'information et de consultation auxquelles il a participé ou

qu'il a lui-même organisées², les résultats de son analyse de risques technologiques ainsi que les mesures de prévention et d'intervention qu'il s'engage à mettre en place. Cependant, l'analyse de risques qui a été réalisée porte uniquement sur les composantes du projet; les risques associés au pipeline appartenant à PTNI n'ont donc pas été évalués car celui-ci n'est pas sous la responsabilité de l'initiateur. Par conséquent, les personnes ayant soulevé des préoccupations à ce sujet n'ont pas pu obtenir de réponses à leurs questions ni d'information qui aurait pu les rassurer.

Considérant l'importance des impacts psychologiques et sociaux susceptibles d'être engendrés par la perception des risques, l'initiateur devra accorder une attention particulière à cet aspect lors des activités d'information qu'il réalisera au cours des phases de construction et d'exploitation du projet. Il devra donc poursuivre la communication de l'information dont il dispose quant aux risques associés au projet et décrire les mesures de prévention et d'intervention qui seront mises en place. L'initiateur s'est d'ailleurs engagé à « maintenir un lien de communication ouvert et transparent avec la population et à collaborer étroitement avec les autres acteurs du milieu, dont notamment les industries avoisinantes, l'Administration portuaire de Montréal et la Ville de Montréal-Est » (RQC1, réponse à la question QC-65). À cet effet, divers moyens ont déjà été mis en place (ligne téléphonique, adresse courriel et site Web) et demeureront accessibles pour toute la durée de vie du projet. L'initiateur a également l'intention de devenir membre du Comité mixte municipalités-industries de l'Est de Montréal (CMMI-Est) et de l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM), ce qui lui permettra de bénéficier des services offerts par ces deux organisations pour assurer les communications entre les acteurs industriels et les citoyens du secteur ainsi qu'une gestion efficace des risques d'accidents industriels et la préparation aux situations d'urgence en concertation avec les autorités responsables et avec la participation des citoyens.

La transmission d'information au sujet des risques associés au projet et des mesures de prévention et d'intervention mises en place pourra en outre se faire dans le cadre des activités du comité de liaison que l'initiateur s'est engagé à constituer avant le début des travaux de construction et qui demeurera actif durant toute la phase d'exploitation. Des renseignements supplémentaires au sujet de ce comité ont été demandés à l'initiateur dans la deuxième série de questions et commentaires du MDDELCC, mais les informations demandées n'étaient pas encore disponibles et l'initiateur s'est engagé

² « Dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, une importante démarche d'information et de consultation des parties prenantes a été entreprise par CIAM [l'initiateur], en novembre 2014, et se poursuit toujours. Plusieurs parties prenantes, dont des élus locaux, des groupes environnementaux et sociaux ainsi que d'autres organismes et acteurs du milieu, ont été rencontrés lors de réunions (plus de 20). De plus, deux activités de type "portes ouvertes" ont eu lieu pour permettre à la population en général de s'informer sur le projet et de partager leurs commentaires et préoccupations. Enfin, CIAM a participé au processus de consultation publique qui a été mené par la Commission de l'environnement de la CMM entre janvier et mai 2016. » (CIAM et Golder Associés, 2017 : 25).

à les transmettre au MDDELCC dès qu'elles le seraient (RQC2, réponse la question QC2-003). Considérant l'importance d'un tel comité pour maintenir le dialogue entre l'initiateur du projet et les acteurs du milieu d'accueil et pour assurer la prise en compte des préoccupations du public dans la réalisation du projet, ***nous recommandons d'exiger à l'initiateur qu'il fournisse les renseignements suivants au MDDELCC au moment de la demande d'autorisation pour la construction :***

- *composition du comité (nombre de membres, affiliations des membres et milieux représentés, incluant notamment des citoyens du milieu d'accueil);*
- *mandat et objectifs du comité;*
- *modalités et règles de fonctionnement;*
- *mode de financement des activités du comité;*
- *fréquence des rencontres;*
- *modes de diffusion de l'information sur les activités du comité de liaison (exemple : publication des comptes rendus des réunions et des bilans annuels du comité sur le site Web de l'initiateur).*

De plus, afin d'assurer la représentation des intérêts et des préoccupations de chaque acteur concerné, et tel qu'il a été recommandé par la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM, 2016 : 16), ce comité devrait être minimalement composé d'un représentant de :

- l'initiateur du projet;
- la Ville de Montréal-Est;
- l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve;
- la direction de l'environnement de Montréal;
- la direction de la sécurité civile de Montréal;
- un groupe environnemental;
- un groupe sociocommunautaire;
- citoyens de la Ville de Montréal-Est et du quartier Mercier-Est (Tétreaultville).

NUISANCES ASSOCIÉES AU CAMIONNAGE DANS LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

Au cours de l'audience publique tenue par le BAPE, le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E)³ et quelques résidents de ce quartier – aussi connu sous le nom de Tétreaultville – ont soulevé des préoccupations concernant l'augmentation de la circulation de camions dans leur quartier advenant la réalisation du projet. L'extrait suivant, tiré du mémoire déposé par le CEM-E, résume bien l'objet de leurs préoccupations :

En cas de mise hors service de l'un ou l'autre des oléoducs mentionnés [celui de l'initiateur ou celui de PTNI] pour cause d'entretien ou de défectuosité, le recours aux camions-citernes pourrait s'étaler sur plusieurs semaines et nécessiter le transport continu de carburant 24 heures sur 24, sept jours par semaine. Le promoteur s'engage à respecter la réglementation en vigueur, notamment le règlement d'interdiction du camionnage de transit la nuit sur les axes de circulation Notre-Dame et Sherbrooke dans Mercier-Est, des rues Joseph-Versailles à De Boucherville. Cette interdiction s'applique de 19 heures à 7 heures. On peut donc anticiper, durant le jour, un flux important de camions-citernes s'ajoutant au trafic déjà lourd sur la rue Notre-Dame en direction de l'A-25 en vue de gagner le réseau autoroutier supérieur.

L'importante circulation de véhicules motorisés, majoritairement de transit, affecte la qualité de vie des résidents du quartier Mercier-Est. La question du transport de marchandises demeure une préoccupation majeure pour la population du quartier : le trafic lourd y est actuellement de 1 000 camions et plus par jour traversant les rues Notre-Dame et Sherbrooke. De plus, les citoyens dénoncent depuis des années les nuisances dues au camionnage : pollution de l'air, poussières, bruit, vibrations potentiellement dommageables pour les habitations riveraines dans Mercier-Est. (CEM-E, 2018 : 5)

De son côté, l'initiateur a indiqué que le carburant serait expédié principalement par train, par pipeline et par barge vers les aéroports desservis. Les camions-citernes seraient utilisés seulement comme solution de rechange en cas d'impossibilité d'accès aux autres modes de transport. Le nombre de camions qui seraient alors utilisés a été précisé par l'initiateur en réponse à une demande d'information qui lui a été adressée par la commission d'enquête du BAPE. Advenant une interruption de service touchant le pipeline opéré par l'initiateur ou celui de la compagnie PTNI, il y aurait, sur une période de 7 jours, entre 118 et 158 camions qui transporterait le carburant entre le terminal à Montréal-Est et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), et entre 42 à 57 camions qui partiraient du terminal pour se rendre à l'aéroport MacDonald-Cartier (Ottawa) (CIAM et Golder Associés, 2018 : 1).⁴ De plus, en cas

³ Le CEM-E est un regroupement de citoyens qui œuvre à l'amélioration de la qualité de vie du quartier Mercier-Est (Tétreaultville) et s'intéresse aux questions relatives à l'environnement et à l'aménagement.

⁴ « Notez qu'il s'agit d'estimations et que les nombres de camions-citernes indiqués comme mode de transport alternatif des carburants *Jet A* et *Jet A-1* peuvent varier en fonction de divers critères dont par

d'interruption de service du train, ce serait de 306 à 410 camions qui seraient utilisés sur une période de 7 jours en partance du terminal de Montréal-Est vers l'aéroport Pearson (Toronto).

Considérant le nombre important de camions qui pourraient être utilisés pour la livraison du carburant en cas d'inaccessibilité des autres modes de transport et dans le but d'éviter d'accroître les impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents du quartier Mercier-Est (Tétreaultville), *nous recommandons – à l'instar du CEM-E et de la Commission de l'environnement de la CMM (CMM, 2016 : 17) – d'exiger à l'initiateur que les camions évitent en tout temps la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke en direction de l'autoroute A-25 (entre la rue Joseph-Versailles et la rue De Boucherville).*

Lors de la séance d'audience publique tenue le 23 janvier à 13 h, un citoyen du quartier Mercier-Est a proposé que les camions utilisent en tout temps la « route de nuit » afin d'éviter l'augmentation des nuisances liés au camionnage pour les résidents de ce quartier. À partir du terminal, le parcours proposé passerait par la rue Notre-Dame, le boulevard Joseph-Versailles, la rue Sherbrooke Est et l'avenue Marien jusqu'à l'autoroute A-40, évitant ainsi les quartiers résidentiels. Éventuellement, les camions pourraient emprunter uniquement le boulevard Joseph-Versailles pour se rendre à l'autoroute A-40 puisqu'il est prévu que ce boulevard soit prolongé jusqu'à celle-ci. La réponse de l'initiateur a été la suivante :

[...] on peut vous rassurer là-dessus, parce qu'on a fait le même engagement pendant le processus de la CMM. *On s'est engagé à suivre Joseph-Versailles, Sherbrooke, Marien, la 40.* [...] il faut se rappeler, on ne privilégie pas le transport par camion-citerne. Donc, ça serait de temps en temps quand les autres systèmes sont en panne, mais même là, on peut exiger aux gens qui viennent chez nous d'utiliser cette route. (BAPE, 2018 : 69 – *nous soulignons*)

Comme nous n'avons trouvé aucune trace écrite de cet engagement, nous recommandons d'exiger à l'initiateur de le mettre par écrit dans une lettre adressée au MDDELCC ou d'en faire une condition dans l'autorisation qui sera délivrée par le gouvernement du Québec, le cas échéant.

Enfin, il est à noter que l'initiateur s'est engagé à mettre en place, dès le début des travaux de construction, un programme de suivi des plaintes. Ce programme sera effectif pendant les phases de construction et d'exploitation du projet et coordonné avec celui de l'Administration portuaire de Montréal (CIAM et Golder Associés, 2017 : 69). Par conséquent, l'initiateur pourra recueillir les plaintes des citoyens en cas de nuisances causées par le projet et y donner suite.

exemple, la demande pour les carburants *Jet A* et *Jet A-1* dans les différents aéroports et le fait que l'interruption de ces modes de transport soit planifiée ou non. » (CIAM et Golder Associés, 2018 : 1)

CONCLUSION

Dans l'ensemble, le projet de construction et d'exploitation d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est nous apparaît acceptable au regard des aspects sociaux, compte tenu des mesures qui seront mises en place et des engagements qu'a pris l'initiateur afin de prévenir ou d'atténuer les impacts négatifs potentiels sur le milieu humain. De plus, diverses mesures sont prévues afin de maintenir la communication entre les citoyens du milieu d'accueil et l'initiateur, ce qui devrait permettre de remédier rapidement à tout impact éventuel sur la qualité de vie des résidents des quartiers avoisinants, advenant la réalisation du projet. Quelques recommandations ont cependant été énoncées dans le présent avis dans le but de favoriser la meilleure intégration possible du projet au sein de son milieu d'accueil.

Karine Dubé

Karine Dubé, M.A. Anthropologie

Conseillère en évaluation des impacts sociaux

Direction de l'évaluation environnementale des projets miniers et nordiques
et de l'évaluation environnementale stratégique

RÉFÉRENCES

- BAPE. (2018). *Enquête et audience publique sur le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est*. Transcription de la séance tenue le 23 janvier 2018 à 13 h.
- BOUCHARD-BASTIEN, E., & GERVAIS, M.-C. (2016). *Relation entre les activités de l'industrie des hydrocarbures, la qualité de vie et la santé psychologique et sociale*. Québec : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).
- BRUNET, S. (2007). *Société du risque : quelles réponses politiques?* Paris : L'Harmattan.
- CEM-E. (2018). *Mémoire sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le Collectif en environnement Mercier-Est*. Montréal : Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E).
- CIRAIG. (2013). *Étude sur l'état des connaissances, les impacts et les mesures d'atténuation de la construction et de l'exploitation des pipelines sur le territoire pancanadien*. Montréal : École Polytechnique de Montréal, Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG).

- CIAM et Golder Associés. (2017). *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques : résumé*. Montréal : Golder Associés Ltée.
- CIAM et Golder Associés. (2018). *Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal. Questions complémentaires du 20 février 2018. Document présenté à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*. Montréal : Golder Associés Ltée.
- CMM. (2016). *Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) : rapport final*. Montréal : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).
- LOPEZ-NAVARRO, M.A., LLORENS-MONZONIS, J. & TORTOSA-EDO, V. (2013). « The effect of social trust on citizens' health risk perception in the context of a petrochemical industrial complex ». *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10 : 399-416.
- NOVE ENVIRONNEMENT INC. (2003). *Évaluation de la perception des risques et des impacts psychosociaux*. Étude sectorielle réalisée pour Hydro-Québec Production dans le cadre du projet de Modification des installations de stockage des déchets radioactifs et réfection de la centrale nucléaire de Gentilly-2.
- OMS. (2002). *Rapport sur la santé dans le monde : Réduire les risques et promouvoir une vie saine*. Genève (Suisse) : Organisation mondiale de la Santé (OMS).
- RAUDE, J. (2007). « La perception du risque : Théories et données empiriques », *Revue des sciences sociales*, 38 : 20-29.
- RICARD, S. (2003). *Cadre de référence en gestion des risques pour la santé dans le réseau québécois de la santé publique*. Québec : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).

Service de l'environnement

Division du contrôle des rejets industriels

827, boulevard Crémazie Est, bureau 302

Montréal (Québec) H2M 2T8

Tél. : 514 280-4330 Téléc. : 514 280-4230

Le 9 juillet 2018

POSTE CERTIFIÉE LP 501 477 435 CA

Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

À l'attention de Madame Mélissa Gagnon, directrice

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)

Madame,

La collaboration du Service de l'environnement de la Ville de Montréal (Service) a été sollicitée en 2015 pour l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité en rubrique selon les champs de compétence du Service, soit l'assainissement de l'air et des eaux¹. Le Service a transmis deux (2) lettre-avis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) qui comportaient des questions et commentaires sur ces aspects, les 19 janvier et 27 juillet 2016. Le Service est satisfait des réponses reçues suite aux demandes faites dans ces lettres-avis.

Le Service accuse réception, le 22 juin 2018, d'une lettre du MDDELCC dans laquelle son avis sur le projet est de nouveau sollicité, plus particulièrement sur l'assainissement de l'air et des eaux, afin d'aider le MDDELCC à déterminer si le projet est acceptable et, le cas échéant, à déterminer ses conditions de réalisation. Une nouvelle étude de modélisation pour la qualité de l'air des émissions de carburant Jet A associées aux activités du projet, qui a été produite à la demande du MDDELCC, est jointe à la lettre. Dans cette étude, la modélisation a été reprise selon des demandes précises du MDDELCC, entre autres d'utiliser l'option « rurale » pour le statut du territoire dans le modèle AERMOD et d'utiliser une valeur de 210 µg/m³ sur une période d'une heure comme valeur de comparaison pour les concentrations de carburant Jet A.

Le Service a analysé les nouvelles informations transmises par le MDDELCC sur le projet et ces informations ne vont pas à l'encontre des normes et dispositions du Règlement 90 (2001-10 CMM) sur les rejets à l'atmosphère, qui est applicable sur le territoire où le projet doit se dérouler. Il est à noter que le Règlement 90 (2001-10 CMM) ne prescrit pas l'utilisation du modèle AERMOD ni de norme pour les concentrations de carburant Jet A.

¹ Le Règlement 90 de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) est un règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal (Règlement 2001-10 de la CMM) et le Service de l'environnement de la Ville de Montréal est chargé de son application sur le territoire de l'agglomération. Le Règlement 2008-47 est un règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le Service de l'environnement de la Ville de Montréal est chargé de son application sur le territoire de l'agglomération.

Également, puisque le projet se déroulera à Montréal-Est, ville liée située sur le territoire de l'agglomération de Montréal, ses conditions de réalisation au niveau de l'assainissement de l'air et des eaux devront être déterminées en vertu de la réglementation applicable, soit le Règlement 90 (2001-10 CMM) sur les rejets à l'atmosphère et le Règlement 2008-47 (2008-47 CMM) sur l'assainissement des eaux.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Nadia Ouellet, ing., M.Sc.A.
Ingénieure



Jamil Jimmy Dib, ing., M.Env.
Chef de section - Interventions

NO/gmh

c. c. M. Michel Duquette (MDDELCC) par courriel à michel.duquette@mddelcc.gouv.qc.ca