



110 - 455 boul. Fénélon
Dorval, Québec H9S 5T8

Dorval, le 16 décembre 2021

Monsieur Charles-Olivier Laporte
Chargé de projets
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boul. 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 (dossier 3211-04-056) – Ajout à la demande de modification du décret du projet

Monsieur Laporte,

Tel que discuté, CIAM aimerait faire un ajout à la demande de modification du décret de son projet qui est actuellement en analyse. Il s'agit d'ajouter une option pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1.

Contexte

En effet, à la suite de la réception d'une lettre de la Ville de Montréal¹, il est envisagé que le rejet des eaux de ruissellement du Site 1 au système d'égout municipal soit refusé. CIAM évalue donc présentement la possibilité que les eaux de ruissellement du Site 1 soient rejetées dans le fleuve Saint-Laurent, qui est adjacent au site, plutôt que de les rejeter dans l'égout municipal. CIAM souhaiterait que le décret autorisant son projet permette les deux options pour le rejet des eaux de ruissellement du Site 1. Les différentes solutions seront discutées avec la Ville de Montréal et le MELCC et les détails de l'option retenue seront fournis dans les demandes d'autorisation et de permis nécessaires au projet.

¹ Ville de Montréal. 2021. Projet CIAM-Construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de la ville de Montréal-Est. Avis de la Direction de l'épuration des eaux usées de la Ville de Montréal. 3 novembre 2021. No de référence DA2129. 2 p.



Catégories d'eaux de ruissellement sur le site

Les eaux de ruissellement du Site 1 de CIAM peuvent être divisées en trois catégories :

- Eaux de ruissellement sans contact avec les activités industrielles comme l'eau pluviale tombant sur la route entourant le site, les espaces de stationnement et les gouttières des bâtiments.
- Eaux de ruissellement pouvant potentiellement avoir été en contact avec des contaminants comme l'eau s'accumulant dans la cuvette de rétention contenant les réservoirs de carburant *Jet A* et de *Jet A-1* ou l'eau recueillie dans l'aire de pompage et dans l'aire de transbordement des navires.
- Eaux de ruissellement de la portion non développée du Site 1 où le bassin de rétention continuera d'être utilisé jusqu'à ce que la Phase 2 d'expansion du projet ait lieu et des travaux de construction soient effectués dans cette portion du site. Ces eaux sont sans contact avec des activités industrielles.

Il est à noter que l'utilisation du bassin de rétention actuellement présent sur le Site 1 pour la gestion des eaux de ruissellement pendant les travaux de construction du projet est déjà autorisée par le décret. Des critères de rejet ont d'ailleurs été émis par le MELCC à cet effet. De plus, tel que convenu avec le MELCC, le bassin de rétention recevra les eaux de ruissellement de la portion non développée du Site 1 jusqu'à ce que la deuxième phase des travaux autorisés par le décret ait lieu.

Contaminants potentiellement présents dans les eaux de ruissellement

Les contaminants potentiellement présents dans les eaux de ruissellement sont les matières en suspension (MES) pour les eaux sans contact, alors que pour les eaux pouvant potentiellement avoir été en contact avec des contaminants, des hydrocarbures C₁₀-C₅₀ s'ajoutent aux MES.

Système de traitement prévu

Les informations qui suivent relativement au système de traitement des eaux de ruissellement prévu et au mode de régulation du débit de rejet sont seulement liées à l'option de rejet au fleuve. En effet, les informations relatives à un rejet à l'égout municipal sont déjà incluses dans la documentation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet et approuvées.

Le schéma ci-joint illustre de façon simplifiée l'approche générale pour le traitement des eaux de ruissellement sur le Site 1 pour l'option de rejet au fleuve. Le plan de l'aménagement prévu du Site 1 est également joint à titre informatif.



Les eaux sans contact avec les activités industrielles seront dirigées vers un séparateur hydrodynamique de taille adaptée pour retirer les solides potentiellement présents. En utilisant le modèle PCSWMM et un événement de récurrence 1 dans 50 ans, le débit à traiter est évalué à 417 L/s.

Les eaux pouvant potentiellement avoir été en contact avec des contaminants seront traitées en trois étapes : séparateur par gravité, séparateur coalescent, puis filtration par adsorption d'hydrocarbures. Il est attendu que les séparateurs puissent permettre d'atteindre une concentration d'hydrocarbures de moins de 10 mg/L et de décanter aussi les MES. La dernière étape du traitement des eaux sera une étape de polissage dans des colonnes de charbon activé, de glaise organique ou autre matériau similaire qui permettra de réduire la concentration d'hydrocarbures à 5 mg/L ou moins.

Pour le traitement des eaux pouvant avoir été en contact avec des contaminants, le débit pourra être régularisé car la cuvette de rétention des réservoirs de carburant *Jet A* et de *Jet A-1* pourra également être utilisée à cette fin. En effet, ces eaux accumulées dans la cuvette de rétention ne seront pas pompées automatiquement vers le système de traitement lors d'une période de pluie. Lors d'une période de pluie, seulement les eaux de ruissellement provenant de l'aire de pompage et de l'aire de transbordement des navires passeront immédiatement à travers le procédé du traitement des eaux. Sur la base d'une récurrence 1 dans 50 ans, le débit combiné provenant de ces aires est estimé à 51 L/s.

CIAM envisage la possibilité d'utiliser des ouvrages existants pour le rejet au fleuve Saint-Laurent. Ces ouvrages incluent notamment un point de rejet au fleuve à travers le quai existant à une profondeur de 3 m sous le niveau de référence des cartes de navigation.

Le système de traitement des eaux de ruissellement sera équipé de plusieurs valves d'arrêt et d'alarmes. De plus, de façon périodique, des échantillons d'eau seront prélevés manuellement pour vérifier la conformité avec les critères de rejet.

Ces types de systèmes de traitement ont démontré leur efficacité et CIAM est donc confiante qu'ils pourront permettre de respecter une concentration de 5 mg/L d'hydrocarbures C₁₀-C₅₀, à la sortie des séparateurs et une concentration de 50 mg/L à la sortie de l'effluent pour les MES.

Conclusion

En conclusion, la modification du décret proposée par CIAM est mineure et elle ne change pas significativement le projet. CIAM considère que les impacts potentiels des deux options pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1 sont similaires et que l'option de rejeter les eaux de ruissellement dans le fleuve Saint-Laurent après son



traitement n'entraînera pas de modification importante de la qualité de l'environnement.

Nous demeurons disponibles pour répondre à vos questions et commentaires.

Veuillez accepter nos meilleures salutations,

Robert Iasenza, P.Eng
Président

p. j. Schéma de l'approche de traitement des eaux de ruissellement au Site 1
Plan d'aménagement du Site 1

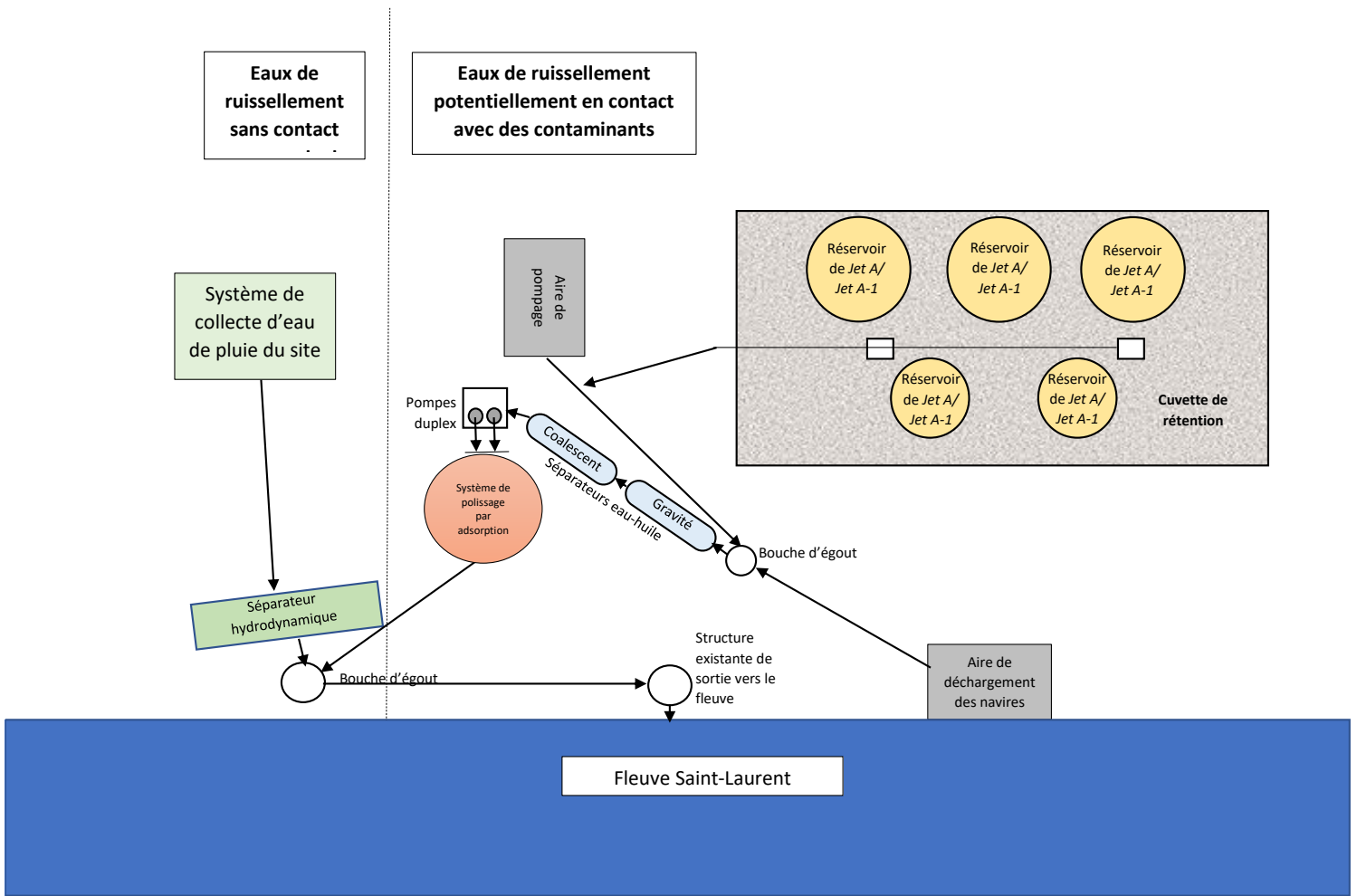
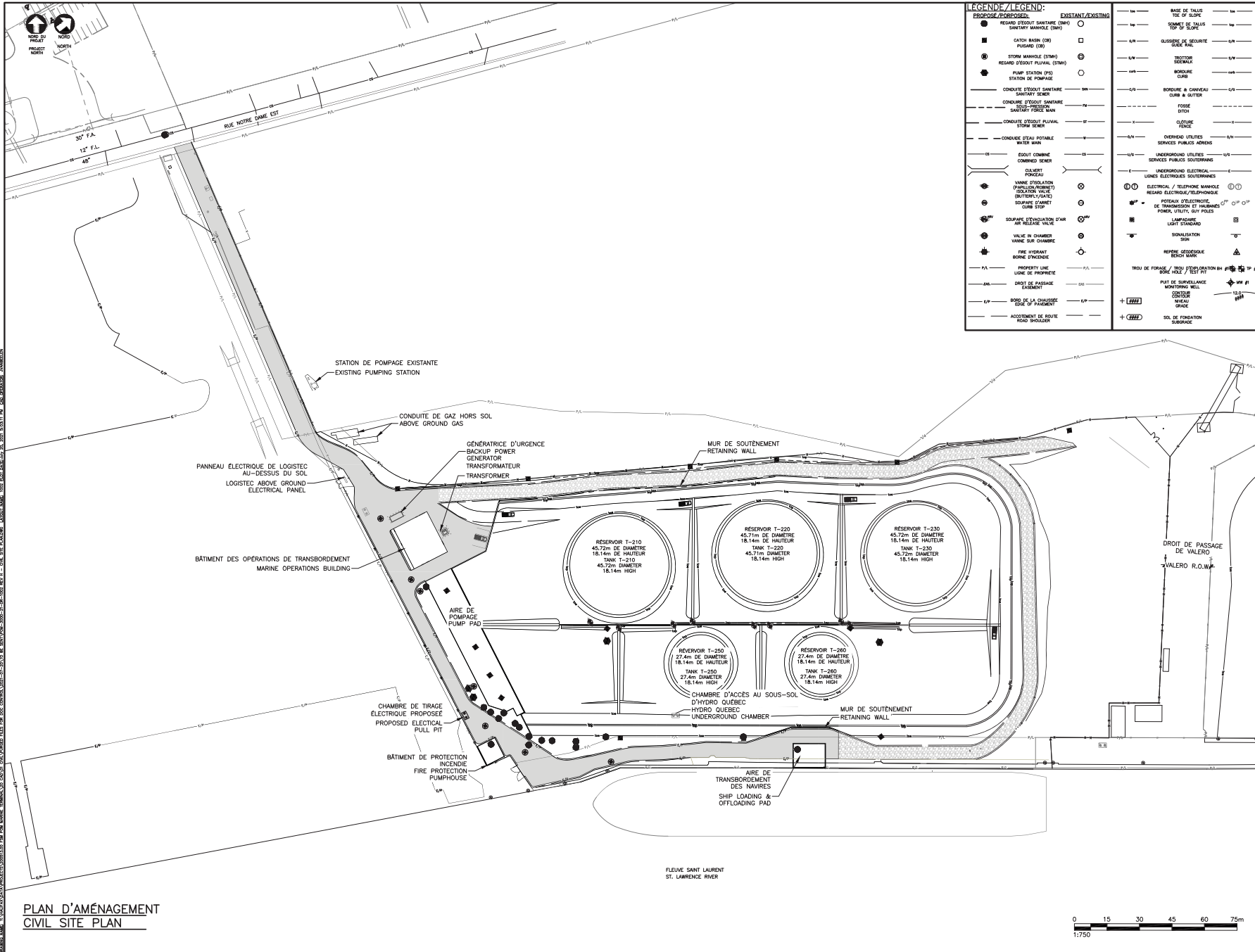


Schéma de l'approche de traitement des eaux de ruissellement du Site 1



**PLAN D'AMÉNAGEMENT
CIVIL SITE PLAN**

LEGENDE / LEGEND:

PROPOSÉ / PROPOSED	EXISTANT / EXISTING
RESERVOIR D'ÉGOUT SANITAIRE (SMH) / SANITARY MANHOLE (SMH)	RESERVOIR D'ÉGOUT SANITAIRE (SMH) / SANITARY MANHOLE (SMH)
CADUCI BARRÉ (CB) / FUSORÉ (CB)	CADUCI BARRÉ (CB) / FUSORÉ (CB)
TORM MANHOLE (STM)	TORM MANHOLE (STM)
PUMP STATION (PS)	PUMP STATION (PS)
CONDUITE D'ÉGOUT SANITAIRE / SANITARY FORCE MAIN	CONDUITE D'ÉGOUT SANITAIRE / SANITARY FORCE MAIN
CONDUITE D'ÉGOUT PLUVIAL / STORM SEWER	CONDUITE D'ÉGOUT PLUVIAL / STORM SEWER
CONDUITE D'EAU POTABLE / WATER MAIN	CONDUITE D'EAU POTABLE / WATER MAIN
EGOUT COMME / COMING POWER	EGOUT COMME / COMING POWER
CLAVIER / POWER	CLAVIER / POWER
VALVE D'ISOLATION / ISOLATION VALVE (DIRECTION / DIRECTION)	VALVE D'ISOLATION / ISOLATION VALVE (DIRECTION / DIRECTION)
SOPHANE D'ÉVALUATION D'AIR / AIR RELEASE VALVE	SOPHANE D'ÉVALUATION D'AIR / AIR RELEASE VALVE
VALVE EN CHAMBRE / VALVE IN CHAMBER	VALVE EN CHAMBRE / VALVE IN CHAMBRE
FIRE HYDRANT / BORNE D'INCENDIE	FIRE HYDRANT / BORNE D'INCENDIE
PROPRIÉTÉ / LIGNE DE PROPRIÉTÉ	PROPRIÉTÉ / LIGNE DE PROPRIÉTÉ
DROIT DE PASSAGE / EASEMENT	DROIT DE PASSAGE / EASEMENT
BORD DE LA CHAÎNIÈRE / EDGE OF PAVEMENT	BORD DE LA CHAÎNIÈRE / EDGE OF PAVEMENT
ACCOTEMENT DE ROUTE / ROAD SHOULDER	ACCOTEMENT DE ROUTE / ROAD SHOULDER
BASE DE TALLIS / TOP OF SLOPE	BASE DE TALLIS / TOP OF SLOPE
SOMMET DE TALLIS / TOP OF SLOPE	SOMMET DE TALLIS / TOP OF SLOPE
CLAVIER DE RÉGULATION / CURB & GUTTER	CLAVIER DE RÉGULATION / CURB & GUTTER
TROUSSEAU / BORDURE & CANiveau / CURB & GUTTER	TROUSSEAU / BORDURE & CANiveau / CURB & GUTTER
FOSSÉ / DITCH	FOSSÉ / DITCH
CLAVIER / FENCE	CLAVIER / FENCE
OVERHEAD UTILITIES / SERVICES PUBLICS AERIENS	OVERHEAD UTILITIES / SERVICES PUBLICS AERIENS
UNDERGROUND UTILITIES / SERVICES PUBLICS SOUTERRAINS	UNDERGROUND UTILITIES / SERVICES PUBLICS SOUTERRAINS
LIGNES ÉLECTRIQUES SOUTERRAINES / ELECTRICAL / TELEPHONE MANHOLE	LIGNES ÉLECTRIQUES SOUTERRAINES / ELECTRICAL / TELEPHONE MANHOLE
RESERVOIR ÉLECTRIQUE / TELEPHONIQUE / RESERVOIR ÉLECTRIQUE / TELEPHONIQUE	RESERVOIR ÉLECTRIQUE / TELEPHONIQUE / RESERVOIR ÉLECTRIQUE / TELEPHONIQUE
PORTEAU D'ÉLECTRICITÉ / DE TRANSMISSION ET HAUBANES / POWER, UTILITY, GUY POLES	PORTEAU D'ÉLECTRICITÉ / DE TRANSMISSION ET HAUBANES / POWER, UTILITY, GUY POLES
LAMPADAIRE / LIGHT STANDARD	LAMPADAIRE / LIGHT STANDARD
SIGNALISATION / SIGN	SIGNALISATION / SIGN
REPÈRE GÉODÉSIQUE / BENCH MARK	REPÈRE GÉODÉSIQUE / BENCH MARK
TROU DE FOSSE / TROU D'ÉVALUATION EN BORNES / TEST PIT	TROU DE FOSSE / TROU D'ÉVALUATION EN BORNES / TEST PIT
PLAT DE SURVEILLANCE / MONITORING BELL	PLAT DE SURVEILLANCE / MONITORING BELL
CONTOUR / MAUVE / GRADE	CONTOUR / MAUVE / GRADE
SOL DE FONDATION / SUBGRADE	SOL DE FONDATION / SUBGRADE

- REMARQUES:**
- TOUTES LES DIMENSIONS SONT EN MILLIMÈTRES.
 - LE SYSTÈME GÉODÉSIQUE HORIZONTAL ET VERTICAL UTILISÉ (NAD 83 MNM ET HT2).
 - TOUTES LES ÉLEVATIONS SONT EN MÈTRES GÉODÉSIQUES.
 - TOUS LES CHANGEMENTS SONT EN MÈTRES.
 - L'EMPLACEMENT DES SERVICES, STRUCTURES ET BÂTIMENTS EXISTANTS EST APPROXIMATIF SEULEMENT.
 - TOUTS LES SERVICES PUBLICS DOIVENT ÊTRE LOCALISÉS AVANT LE DÉBUT DE LA CONSTRUCTION.
- NOTES:**
- ALL DIMENSIONS ARE IN MILLIMETRES.
 - THE HORIZONTAL AND VERTICAL DATUM UTILIZED (NAD 83 MNM AND HT2).
 - ALL ELEVATIONS ARE IN GEODETIC METRES.
 - ALL CHANGES ARE IN METRES.
 - LOCATION OF EXISTING SERVICES, STRUCTURES AND BUILDINGS APPROXIMATE ONLY.
 - ALL UTILITIES ARE TO BE LOCATED PRIOR TO CONSTRUCTION.

Rev.	Description	Date	By
H	EMIS POUR PERMIS	JUL 20/21	JVB
G	ISSUED FOR 60%	JUN 4/21	JVB
F	EMIS POUR PERMIS	JUN 1/21	JVB
E	EMIS POUR PERMIS	APR 16/21	SHA
D	ISSUED FOR REVIEW	MAR 29/21	JVB
C	GOLDER COORDINATION	MAR 17/21	JVB
B	ISSUED FOR REVIEW	DEC 18/20	JVB
A	ISSUED FOR REVIEW	OCT 30/20	KAS

GCM CONSULTANTS

CBCL

PORT MANAGEMENT GROUP

PORT OF MONTREAL

PROJET DES INSTALLATIONS MARITIMES MARINE FACILITY PROJECT

**PLAN DU SITE CIVIL
CIVIL SITE PLAN**

Scale AS SHOWN	Drawn KAS	Designed KAS	Checked TMC	Approved BFF
Date JULY 2020	Contract No EG1001	PROJECT NO. 200513/20-1455-0009		
Drawing No POM-3000-21-DR-1002	Revision H			