



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

Dorval, le 6 février 2019

Monsieur Michel Duquette, ing.

Chargé de projet

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) – Document d'engagements

Monsieur Duquette,

Le présent document a pour objectif de compiler les engagements pris par CIAM relativement à son projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire. Ces engagements proviennent du rapport de l'étude d'impact sur l'environnement ainsi que des documents complémentaires déposés subséquemment et ils tiennent compte aussi de ceux pris lors de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les présents engagements auront préséance sur les engagements antérieurs.

Rappel du projet

Le projet de CIAM consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est qui permettra de recevoir des carburants Jet A et Jet A-1 par navire-citerne¹, afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Le terminal maritime sera installé sur deux sites gérés par l'Administration portuaire de Montréal (APM) au cœur d'un secteur dédié aux terminaux de chargement de produits pétroliers. Ces carburants seront destinés à alimenter les compagnies aériennes aux aéroports internationaux Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, Pearson de Toronto et MacDonald-Cartier d'Ottawa. À partir du nouveau terminal proposé par CIAM, le carburant sera expédié

¹ Il est prévu que le terminal accueille de 2 à 3 navires-citernes par mois. Nous prévoyons que ces navires auront une capacité variant entre 30 et 71 millions de litres.



par train², par pipeline³, par barge⁴ et aussi, dans certains cas, par camion-citerne⁵, vers les différents aéroports⁶.

Engagements relatifs à la gestion des eaux

Comme précisé à la réponse à la question QC-56, pendant la période de construction, si de l'eau s'accumule dans les excavations des Sites 1 et 2, celle-ci sera pompée et gérée adéquatement. Plus spécifiquement, cette eau sera entreposée temporairement dans des conteneurs étanches et elle sera soit traitée et rejetée dans le système de drainage du site ou soit éliminée hors site par une firme spécialisée. Des mesures de contrôle des eaux de ruissellement seront mises en place selon les besoins. Une fois que les égouts seront aménagés sur les Sites 1 et 2, les eaux de ruissellement des aires d'activités sur les Sites 1 et 2 seront d'abord dirigées vers des systèmes de séparateurs huile/eau, avant d'être rejetées dans les égouts municipaux. L'eau de ruissellement des autres aires qui ne seront pas exposées aux déversements potentiels d'hydrocarbures sera collectée et acheminée vers les égouts pluviaux municipaux.

Dès qu'elles seront connues, CIAM s'engage à faire connaître au Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) les différentes informations concernant la gestion des eaux d'excavation qui seront générées sur les sites, notamment, la liste des paramètres d'intérêt, les caractéristiques des eaux, le traitement retenu, les volumes rejetés et le point de rejet.

CIAM s'engage à obtenir les autorisations nécessaires applicables (provinciales ou municipales) relatives aux systèmes de gestion des eaux pluviales des Sites 1 et 2.

Engagements relatifs à la gestion des sols contaminés – Sites 1 et 2

Les engagements de CIAM relatifs à la gestion des sols contaminés sur les Sites 1 et 2 sont précisés à la réponse d'octobre 2017 à la question QC-34.

CIAM s'engage à enlever (par excavation) les sols contaminés en excès des critères C du MELCC sous les infrastructures permanentes, la digue du Site 1 et les voies ferrées projetées. Les travaux d'excavation cibleront chacune des stations d'échantillonnage pour lesquelles des sols contaminés en excès des critères C ont été observés lors de l'étude de Phase II de Golder Associés Ltée (2016) et qui sont situées

² Environ 10 110 wagons-citerne par an à destination de l'aéroport de Toronto (moyenne de 20 à 30 wagons-citerne par jour, mais pouvant aller jusqu'à 52 wagons-citerne par jour selon les contraintes opérationnelles du réseau de chemin de fer).

³ Via le pipeline existant de Pipelines TransNord (PTNI), environ 2 704 à 3 744 heures par an à destination de l'aéroport de Montréal.

⁴ Environ 9 barges par an à destination d'un terminal à Hamilton pour alimenter ensuite l'aéroport de Toronto.

⁵ L'utilisation de camions-citernes à partir du terminal de CIAM n'est pas une option privilégiée par CIAM. Il s'agira d'une solution de rechange en cas de besoin.

⁶ Veuillez noter que ces volumes ne sont donnés qu'à titre d'exemple et peuvent varier en fonction de la demande.



à l'emplacement des infrastructures permanentes, de la digue et des voies ferrées projetées. Une fois que le plan d'aménagement final des Sites 1 et 2 aura été complété, les points d'échantillonnage de la Phase II (Golder, 2016) seront superposés au plan d'aménagement afin de vérifier si des points d'échantillonnage des sols existants sont présents à l'endroit des infrastructures permanentes, de la digue et des voies ferrées. Des travaux d'échantillonnage complémentaire de sols seront réalisés aux endroits des infrastructures permanentes, de la digue et des voies ferrées où il n'y a pas de point et/ou points d'échantillonnage existant(s).

À l'endroit de chacune des stations d'échantillonnage pour lesquelles des sols contaminés en excès des critères C ont été observés lors de l'étude de Phase II (Golder, 2016) ou lors des échantillonnages complémentaires (s'il y a lieu), et qui sont situées à l'emplacement des infrastructures permanentes, de la digue et des voies ferrées projetées, une excavation d'environ 5 m x 5 m sera effectuée dans un premier temps afin d'enlever les sols contaminés en excès des critères C.

Les sols présumés non contaminés seront ségrégués et entreposés temporairement sur le site et caractérisés. Ces sols seront gérés en fonction des résultats obtenus et en conformité avec la grille de gestion de l'annexe 5 du Guide d'intervention du MELCC (2016)⁷ et les articles 4 et 6 du Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés. Les sols présumés contaminés seront transportés et éliminés dans un centre d'élimination ou de traitement autorisé.

La profondeur de l'excavation sera définie selon les résultats obtenus dans le cadre de l'étude de Phase II (Golder, 2016). Il est à noter que la présence de venues d'eau importantes limitera la profondeur des excavations et que les sols contaminés ne pouvant y être excavés feront l'objet d'une demande d'impraticabilité technique. De plus, les stations d'échantillonnage situées dans le secteur du quai et des tirants (Site 1) ne seront pas ciblées par ces travaux puisque les sols contaminés observés à ces endroits feront l'objet d'une demande d'impraticabilité technique.

Les sols contaminés excavés seront transportés et éliminés dans un centre d'élimination ou de traitement autorisé selon les résultats de la caractérisation des sols en place.

Les parois et les fonds des excavations ainsi que les empilements de sols présumés non contaminés seront échantillonnés pour l'analyse des hydrocarbures pétroliers C10-C50 et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) par un laboratoire accrédité par le MELCC. Des échantillons de sols composés d'au moins cinq sous-

⁷ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 2016. Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés. Michel Beaulieu, ISBN 978-2-550-76171-6, 210 p.



échantillons seront prélevés. Les sols dans les parois des excavations seront échantillonnés de façon systématique pour chaque épaisseur de 1 m ou moins. Si un horizon de sols distinct et continu est observé et présente des indices de contamination qui diffèrent de ceux observés sur le reste de la paroi, ce dernier sera échantillonné séparément.

Dans la mesure où les concentrations mesurées dans les échantillons prélevés sur les parois ou au fond de l'excavation excèdent les critères C, l'excavation des sols se poursuivra jusqu'à l'atteinte des critères C. Comme précédemment mentionné, la profondeur des excavations sera limitée par la profondeur de la nappe d'eau souterraine. De plus, l'excavation des sols ne se poursuivra pas à l'extérieur des limites des infrastructures permanentes, de la digue et des voies ferrées projetées, ni à l'extérieur des limites de propriété. De plus, l'excavation ne se poursuivra pas latéralement ou en profondeur au-delà d'un échantillon de sols pour lequel les concentrations en hydrocarbures obtenues lors de l'étude de Phase II (Golder, 2016) se situent sous les critères C. Ainsi, aucun échantillon de sol ne sera prélevé sur les parois et fonds qui ont atteint l'emplacement d'un échantillon de sols prélevé lors de l'étude de Phase II (Golder, 2016) qui a montré des concentrations respectant les critères C.

Si des sols en excès des critères C sont laissés en place sur les parois des excavations (par exemple dans le cas où la limite d'une infrastructure permanente aurait été atteinte), une membrane sera installée à ces endroits pour éviter la contamination des remblais utilisés. Les excavations seront remblayées avec les sols excavés temporairement entreposés sur le site et dont les résultats respectent les critères C et, au besoin, avec du remblai importé d'une qualité conforme aux recommandations du MELCC.

Les travaux d'excavation de sols excédant les critères C situés sous les infrastructures permanentes, la digue et les voies ferrées seront détaillés dans un Plan de réhabilitation qui sera soumis au MELCC préalablement à l'exécution des travaux. Les demandes d'impraticabilité concernant les sols contaminés situés sous le quai et dans le secteur des tirants ainsi que sous la nappe d'eau souterraine seront jointes au Plan de réhabilitation.

Un rapport décrivant les travaux d'excavation de sols excédant les critères C situés sous les infrastructures permanentes, la digue et les voies ferrées et la gestion des sols excavés sera soumis au MELCC une fois les travaux complétés.

Engagements relatifs à la gestion des hydrocarbures en phase flottante

Il est important de rappeler que la présence d'hydrocarbures en phase libre dans certains puits situés près des quais au Site 1 n'est pas liée aux activités de CIAM. C'est



pour cette raison que l'APM a pris des dispositions afin d'assurer la récupération des hydrocarbures en phase libre dans le secteur des quais avant la construction du projet de CIAM. Advenant qu'il reste des phases libres au moment des travaux de construction, CIAM mettra en place des mesures de mitigation afin de contrôler les risques associés aux hydrocarbures en phase libre. Comme mentionné au chapitre 8 du rapport d'étude d'impact (Golder, novembre 2015), ces mesures incluront, sans s'y limiter, l'installation d'estacades pour protéger les secteurs sensibles du fleuve Saint-Laurent.

Engagements relatifs à la caractérisation environnementale du tracé du pipeline

Les engagements de CIAM relatifs à la caractérisation environnementale du tracé du pipeline sont précisés à la réponse d'octobre 2017 à la question QC-32.

CIAM prévoit réaliser la caractérisation environnementale préliminaire des sols le long du tracé final du pipeline et déposer au MELCC un rapport présentant les résultats de cette caractérisation avec la demande d'autorisation et avant de procéder à l'installation du pipeline.

De plus, lors des travaux d'installation du pipeline, une caractérisation des sols sera effectuée aux endroits où l'installation du pipeline se fera par excavation d'une tranchée. Les détails du programme de caractérisation des tranchées sont présentés à l'annexe G du rapport d'étude d'impact (Golder, novembre 2015). CIAM déposera au MELCC un rapport présentant les résultats de la caractérisation des sols dans les tranchées et de la gestion des sols excavés à la suite de l'installation du pipeline.

Engagements relatifs à l'avis de contamination

CIAM s'engage à inscrire un avis de contamination pour les Sites 1 et 2 après l'obtention des autorisations pour le projet de construction du terminal.

Engagement relatif à l'amiante

CIAM a procédé à une caractérisation afin de connaître les secteurs où il y a des traces d'amiante dans les sols du Site 1. CIAM s'engage à déposer le rapport de caractérisation au MELCC avec la demande d'autorisation.

Engagements relatifs au mur géotechnique

Comme mentionné dans le document « Compléments d'information – Séances du 23 janvier 2018 » présenté à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (janvier 2018), une étude géotechnique ayant pour objectif de déterminer les différentes options potentielles afin d'améliorer les propriétés géotechniques du milieu souterrain au Site 1, dont la possibilité de recourir à



L'installation d'un mur géotechnique souterrain est présentement en cours. Bien que dans l'étude d'impact, il est mentionné que les options d'amélioration géotechnique incluent l'installation de colonnes ballastées et d'un mur géotechnique, il est possible que l'étude géotechnique présentement en cours modifie ce concept initial (par exemple, l'installation d'un plus grand nombre de colonnes ballastées sans installer de mur géotechnique pourrait être une meilleure solution).

Ceci étant dit, si l'option du mur géotechnique est retenue, CIAM s'engage à mettre en place des mesures de contrôle du risque de migration potentielle des hydrocarbures en phase libre et d'éviter la création de chemins préférentiels là où des infrastructures souterraines traversent le mur (s'il y a lieu). Les plans et devis liés à la construction du mur géotechnique seront déposés au MELCC pour approbation avant le début des travaux de construction du mur, le cas échéant.

Engagements relatifs aux espèces exotiques envahissantes

CIAM s'engage à effectuer la détection des espèces végétales exotiques envahissantes sur les Sites 1 et 2 entre la mi-juillet et la fin août et à transmettre les informations au MELCC comme demandé (coordonnées géographiques ainsi que l'abondance sous forme de fichier de forme).

Engagements relatifs aux milieux humides et boisés

Aucun déboisement n'est requis actuellement pour le passage du pipeline qui sera construit par CIAM. Cependant, CIAM s'engage à fournir les fichiers de forme reliés à l'emprise définitive du pipeline (en format polygonal) pour en permettre l'analyse forestière. De plus, CIAM évitera et minimisera autant que possible les pertes de couvert forestier.

Le tracé précis pour le pipeline de CIAM le long de l'autoroute 40 ainsi que les détails de sa construction seront connus lorsque l'ingénierie détaillée sera complétée. CIAM fournira ces détails dans la demande d'autorisation ainsi que les mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour protéger les milieux humides (comme des bouchons d'argile).

Engagements relatifs aux couleuvres

CIAM s'engage à mettre en œuvre les mesures d'atténuation pour protéger les couleuvres telles que décrites à la réponse à la question QC-62.

CIAM mettra en œuvre un plan de capture et de relocalisation des couleuvres qui aura préalablement été approuvé par la spécialiste responsable de ces espèces, Mme Nathalie Tessier de la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.



Engagements relatifs à la circulation des camions

CIAM s'est engagée à respecter le Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils (39-2014) de la Ville de Montréal-Est et le Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils de la Ville de Montréal (C-4.01).

Lors de l'audience publique du BAPE, CIAM a réitéré que l'utilisation des camions-citernes n'est pas un mode de transport privilégié et que le transport par camion ne serait nécessaire qu'en cas d'interruption des systèmes de transport usuels. Le recours à des camions-citernes pour le transport des carburants Jet A et Jet A-1 n'est envisagé que de façon temporaire et de courte durée. Advenant le cas où du camionnage serait nécessaire pour une période de plus de 14 jours consécutifs, CIAM s'engage à informer le MELCC et les autres parties prenantes de la situation et des mesures d'atténuation en place pour minimiser l'impact du camionnage spécifique à cet événement⁸.

Afin de répondre aux commentaires reçus lors de l'audience publique du BAPE, CIAM s'est également engagée à fournir des exigences aux compagnies de transport par camion et aux lignes aériennes qui en retiendront les services d'emprunter les rues suivantes pour rejoindre l'autoroute 40 : boulevard Joseph-Versailles (direction ouest; à partir de la rue Notre-Dame), rue Sherbrooke (nord), avenue Marien (ouest), ce qui aura pour conséquence d'éviter la rue Notre-Dame en direction de l'autoroute 25 (entre la rue Joseph-Versailles et la rue De Boucherville) en tout temps.

Engagements relatifs au climat sonore

En plus des mesures d'atténuation qui sont présentées dans le rapport de l'étude d'impact sur l'environnement, CIAM s'engage à mettre en place les mesures additionnelles suivantes relatives au bruit pendant la période de construction :

- 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;
- 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 (entre 22 h et 7 h), aucune dérogation aux niveaux sonores prescrits dans le document ne sera accordée ;

⁸ Ce dernier engagement a été pris en réponse à la question du MELCC reçue par courriel le 7 décembre 2018.



« Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel ».

Le programme préliminaire de surveillance environnementale et le programme de suivi environnemental seront bonifiés avec les informations mentionnées ci-dessus lors de la demande d'autorisation.

Engagements relatifs aux changements climatiques et aux émissions de gaz à effet de serre (GES)

La conception des infrastructures, telles que la digue de confinement et la cuvette de rétention a été faite en suivant la réglementation en vigueur ainsi que les normes et standards applicables selon les bonnes pratiques de l'industrie. Lorsque ces documents de référence recommandaient de considérer l'augmentation de l'intensité et de la probabilité des conditions météorologiques extrêmes en climat futur, cela a été fait.

De plus, CIAM s'assurera que ses installations demeurent sécuritaires tout au long de la durée de ce projet malgré les changements climatiques potentiels.

CIAM s'engage à déposer un plan relatif aux émissions de GES qui sera mis en place lors de la construction et de l'exploitation du projet. Ce plan présentera les mesures d'atténuation suivantes pour la période de construction :

- Prévenir l'utilisation inutile de combustibles, particulièrement lors de la marche au ralenti des équipements; et
- Dans la mesure du possible, utiliser des équipements, des machines et des véhicules fonctionnant à l'électricité.

Alors que pour la période d'exploitation, comme l'impact du projet sur les émissions de GES est positif avec une réduction attendue d'environ 4 100 tonnes de CO₂eq par année, le plan décrira le bilan des émissions directes estimées du projet ainsi que des émissions reliées au transport du carburant aéroportuaire qui seront évitées grâce à la réalisation du projet.

Les plans pour les périodes de construction et d'exploitation seront déposés avec la demande d'autorisation.

Engagements relatifs au plan de mesures d'urgence

CIAM s'engage à tenir compte des commentaires formulés par le MELCC sur le plan préliminaire de mesures d'urgence et de sûreté, dont notamment :

- la communication des risques, incluant les différents scénarios d'accident, les mesures d'atténuation et de rétablissement envisagées;



- l'harmonisation du plan de mesures d'urgence avec les plans municipaux et régionaux de sécurité civile dans le respect des approches et des principes de la Sécurité civile au Québec; et
- la participation 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.

CIAM s'engage à préparer un scénario d'exercice minute par minute avant de compléter un plan final de mesures d'urgence afin de permettre à l'ensemble des intervenants de lui faire part des différentes méthodes d'intervention, mais aussi, afin de favoriser l'arrimage des plans d'intervention de ces intervenants. De plus, comme mesure de prévention, CIAM fera de la formation et des exercices conjoints avec différentes instances. CIAM participera également aux initiatives du Comité mixte municipalités-industries (CMMI) de l'Est de Montréal⁹ visant la formation et les exercices des différents intervenants concernés dans un but de concertation et d'efficacité.

CIAM s'engage à mettre en place son plan de mesures d'urgence et de sûreté avant de débuter ses opérations et le partager avec les principaux intervenants locaux et régionaux (Service de sécurité incendie, Bureau de la Sécurité civile de Montréal, la Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides (DRSCSI-MLLL), la Direction régionale de santé publique (DRSP) de Montréal et le MELCC).

Engagements relatifs à la communication des risques

CIAM s'engage à devenir membre de l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM) ainsi qu'à participer au CMMI 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.

Engagements relatifs au comité de liaison

⁹ 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 Comité mixte municipalités-industries (CMMI) de l'Est de Montréal qui regroupe la plupart des industries membres de l'AIEM ainsi que des membres municipaux, citoyens et partenaires.



CIAM

Corporation internationale d'avitaillement de Montréal

d'Avitaillement de Montréal

CIAM - Corporation internationale d'avitaillement de Montréal

En ce qui concerne les activités du comité de liaison, CIAM s'engage à fournir les renseignements suivants au MELCC 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, CIAM tentera autant que possible de respecter la composition minimale du comité recommandée par la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM, 2016), soit :

- 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).

Veuillez accepter nos meilleures salutations,

Robert Lasenza
Président
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal