



**CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal**
SOUS GESTION DU GROUPE FSM

343

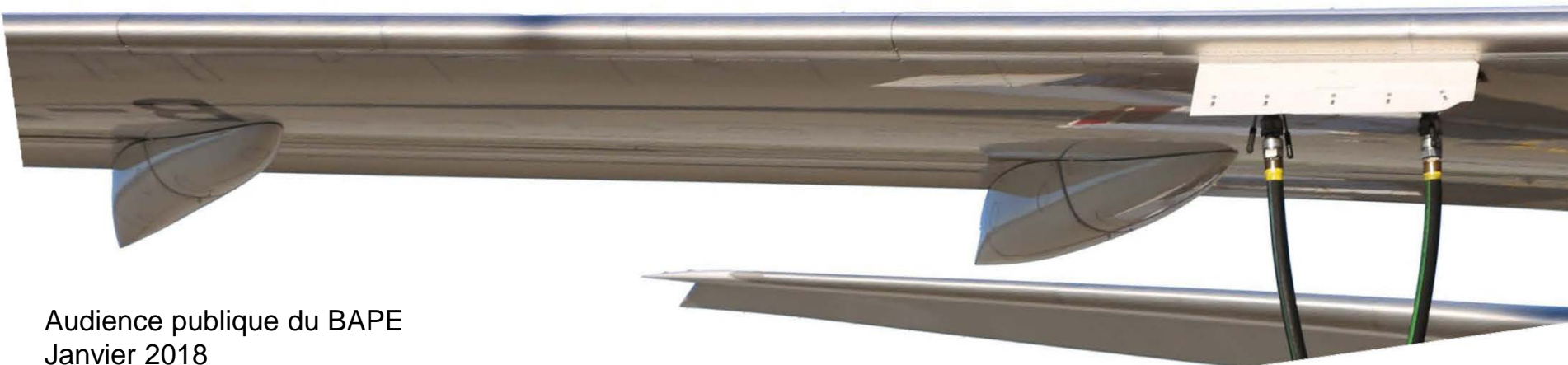
DA2

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010

TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE

Un projet stratégique à Montréal pour la fiabilité et la sécurité de
l'approvisionnement des aéroports



Audience publique du BAPE
Janvier 2018

Plan de la présentation

- ▶ Présentation du promoteur
- ▶ Raison d'être du projet
- ▶ Description du projet
- ▶ Activités d'information et de consultation
- ▶ Résultats de l'étude d'impact
- ▶ Surveillance et suivi environnementaux
- ▶ Conclusion



Promoteur du projet

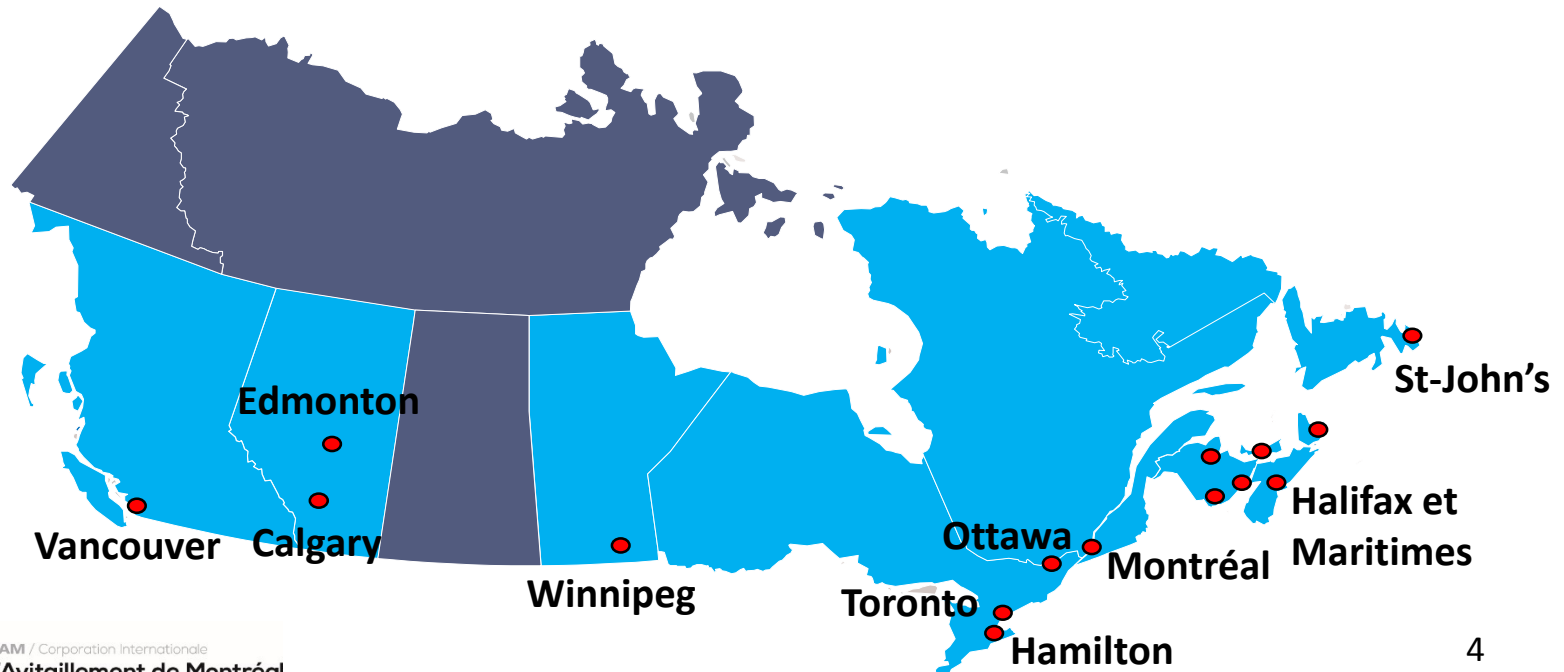
Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM)

- ▶ Détenue par des compagnies aériennes commerciales présentes à l'aéroport Montréal-Trudeau
- ▶ Propriétaire des installations de carburant d'aviation
- ▶ Gestionnaire des opérations d'avitaillement depuis 1985 sans incident majeur

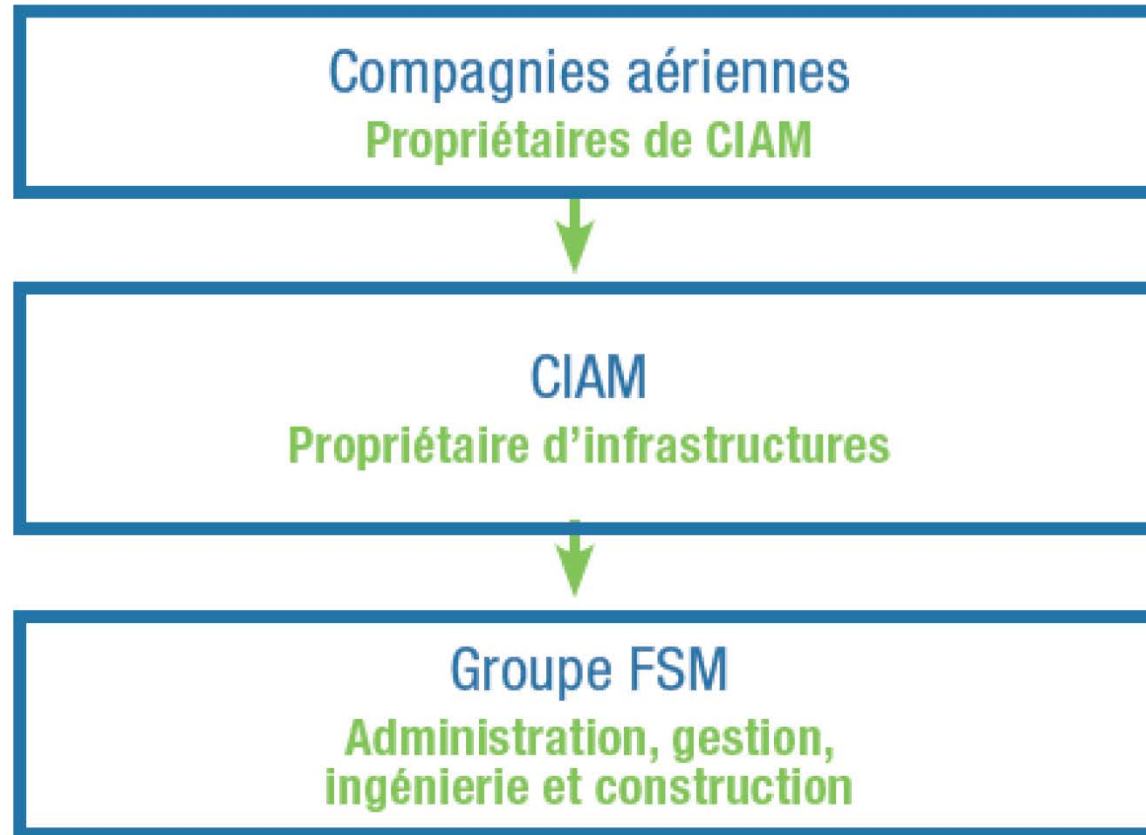


Un modèle qui a fait ses preuves

- ▶ 15 terminaux de carburant d'aviation
- ▶ 6 milliards de litres livrés aux aéroports chaque année
- ▶ Infrastructures évaluées à plus de 600 millions \$



Organigramme



Quelques réalisations



Terminal portuaire avec pipeline
(en cours)
Vancouver



Système de distribution de
carburant aéroportuaire
Montréal

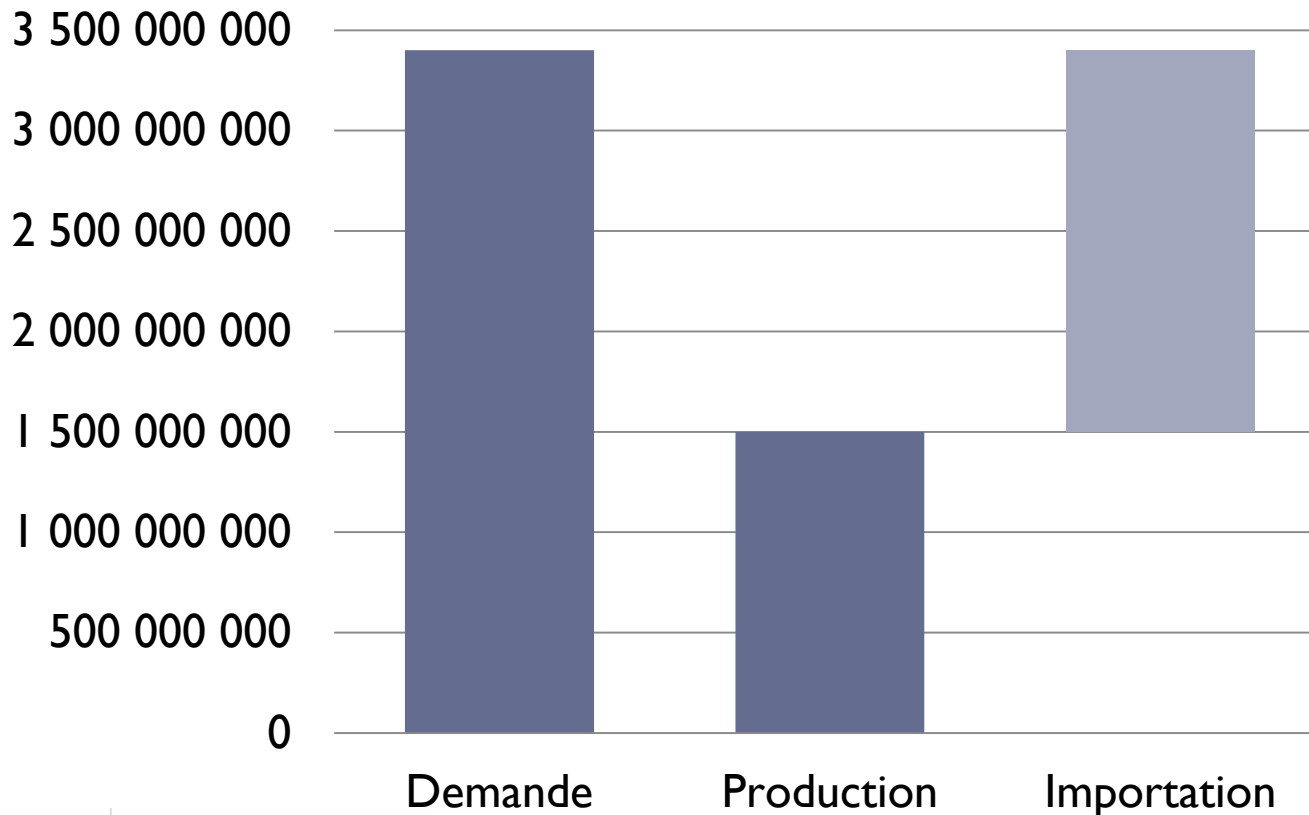


Parc de carburant aéroportuaire
Toronto



La production de carburant d'aviation ne suffit pas à la demande

Sources de carburant d'aviation aux aéroports de Montréal, d'Ottawa et de Toronto (moyenne de 2010 à 2016 en litres)

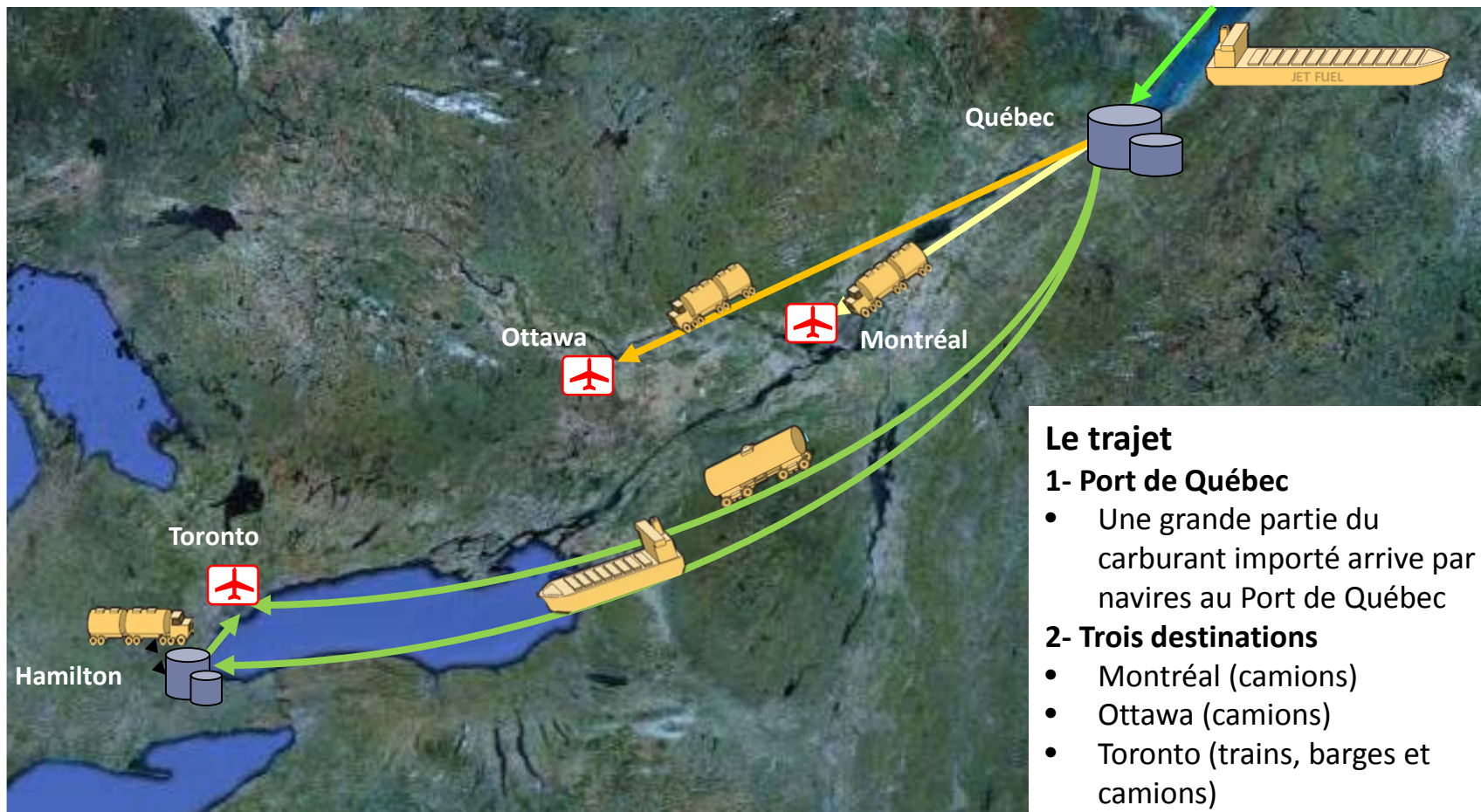


À chaque année, environ **350 000 vols** quittent les aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa.



Situation actuelle de l'importation directement par les compagnies aériennes

Un seul point d'arrivée fragilise l'approvisionnement



Le trajet

1- Port de Québec

- Une grande partie du carburant importé arrive par navires au Port de Québec

2- Trois destinations

- Montréal (camions)
- Ottawa (camions)
- Toronto (trains, barges et camions)

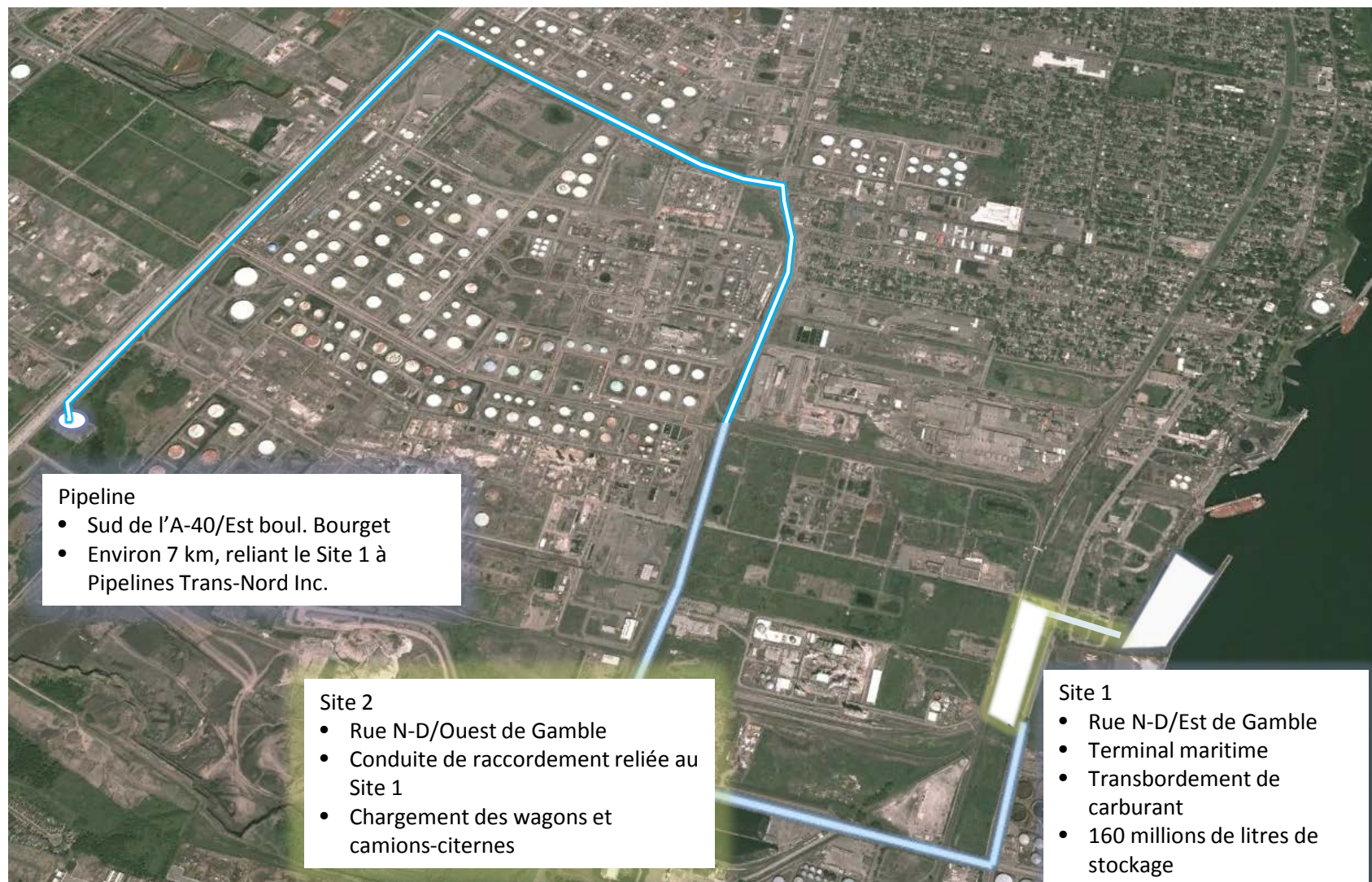


Objectifs du projet

- ▶ Approvisionner de façon plus fiable et sécuritaire trois grands aéroports du sud du Québec et de l'est de l'Ontario, dont celui de Montréal
- ▶ Transporter le carburant avec une meilleure efficacité et en réduisant de façon significative le transport par voie terrestre
- ▶ Répondre à la demande grandissante des compagnies aériennes pour le transport des passagers



Composantes du projet



Le projet en détail – Site 1

Terminal maritime de transbordement de carburant aéroportuaire



- ▶ 8 réservoirs de carburant d'aviation pour une capacité totale de 160 millions de litres (Phases 1 et 2)
- ▶ Aucun changement de vocation: situé sur un site d'ancien terminal de produits pétroliers
- ▶ Secteur dédié aux terminaux de chargement de liquides en vrac
- ▶ Terrain de propriété fédérale, géré par l'Administration portuaire de Montréal

Le projet en détail – Site 1



Aperçu des réservoirs du Site 1
à partir de la rue Notre-Dame Est



Le projet en détail – Site 2

Installations de chargement de wagons et de camions-citernes



- ▶ Aucun changement de vocation: situé sur le site d'un ancien terminal de produits pétroliers
- ▶ Secteur dédié aux terminaux de chargement de liquides en vrac
- ▶ Terrain de propriété fédérale, géré par l'Administration portuaire de Montréal

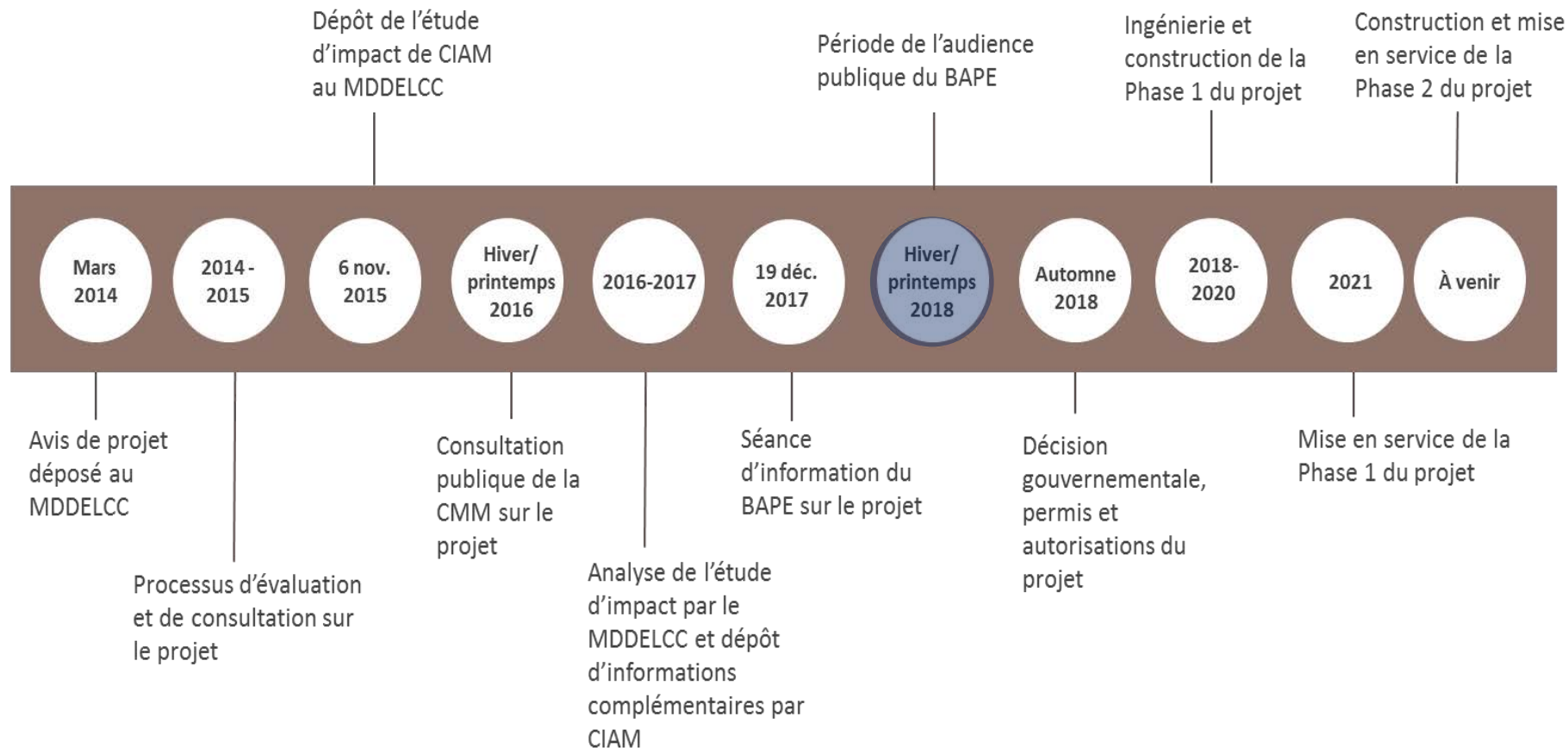
Le projet en détail – Site 2



Aperçu du Site 2 à partir
de la rue Notre-Dame Est



Processus d'évaluation du projet



Activités d'information et de consultation

La démarche d'information et de consultation entreprise par CIAM a débuté en novembre 2014 et a inclus :

- ▶ Plus de 20 réunions (citoyens, groupes et élus)
- ▶ 2 activités portes-ouvertes (avril 2015 et juillet 2015) auxquelles 69 personnes ont participé

CIAM a également participé à la consultation publique de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à l'hiver/printemps 2016.



Activités d'information et de consultation

Les principales questions soulevées ont été :

1. Choix de l'emplacement du projet
2. Émissions de gaz à effet de serre
3. Qualité de l'air
4. Bruit
5. Circulation de camions
6. Retombées économiques et emploi
7. Conséquences et mesures en cas d'accident



Approche pour l'analyse des impacts

- ▶ Respectant la directive du MDDELCC pour le projet
- ▶ Selon les exigences du processus fédéral d'évaluation des effets environnementaux
- ▶ Couvre:
 - ▶ Toutes les composantes environnementales et sociales du milieu
 - ▶ Les périodes de construction et d'exploitation
 - ▶ Les phases 1 et 2 du projet



Qualité des sols

Élément analysé	Qualité des sols sur les Sites 1 et 2
Description de l'impact	<ul style="list-style-type: none">▶ Amélioration liée aux travaux géotechniques sur le Site 1▶ Amélioration liée à l'enlèvement de sols contaminés sous les infrastructures permanentes, la digue et les voies ferrées projetées aux Sites 1 et 2▶ Potentiel de contamination des sols en cas de déversement accidentel, notamment en cas de fuite d'un équipement ou de la machinerie
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none">▶ Surveillance continue des activités de déchargement et de chargement▶ Procédure d'inspection et d'entretien préventif des équipements, installations et infrastructures▶ Plan des mesures d'urgence



Qualité de l'air

Élément analysé	Émissions atmosphériques générées par le projet
Description de l'impact	<p>Principales sources d'émissions atmosphériques:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Réservoirs de carburants d'aviation ▶ Points de remplissage (camions-citernes et wagons) ▶ Locomotive de manœuvre ▶ Chemins (poussières)
Modélisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pire cas considéré dans la modélisation ▶ Résultats tiennent compte des teneurs de fond du RAA ▶ Résultats comparés aux normes du RAA et du Règlement 2001-10 de la CMM
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Respect des normes provinciales et municipales
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Contrôle rigoureux des véhicules et équipements sur Sites 1 et 2 pour le bon fonctionnement des systèmes antipollution ▶ Recouvrement des sols excavés ou autres matières fines



Climat

Élément analysé	Émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le projet
Description de l'impact	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Comparaison de la situation future avec ou sans le projet pour les GES
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diminution de près de 15 % des émissions de GES <ul style="list-style-type: none"> ▶ SANS projet: 38 407 tonnes/an CO₂eq ▶ AVEC projet: 32 766 tonnes/an CO₂eq ❖ Diminution de 5 600 tonnes/an CO₂eq = 10 000 wagons et 11 000 camions-citernes de moins entre Québec et Montréal par an



Bruit

Élément analysé	Bruit généré par le projet
Description de l'impact	<p>Principales sources de bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Déchargement des navires-citernes, chargement des barges ▶ Transfert au pipeline ou entre les réservoirs ▶ Chargement des wagons-citernes ▶ Déplacements des wagons-citernes/locomotive de manœuvre
Modélisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pire cas considéré dans la modélisation ▶ Résultats comparés aux limites applicables de la note d'instructions sur le bruit du MDDELCC
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Limites de bruit du MDDELCC respectées à tous les récepteurs le jour et la nuit
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lorsque possible, planification des activités générant le plus de bruit le jour (ex. tests des génératrices) ▶ Utilisation si possible d'équipements générant un niveau de bruit peu élevé



Utilisation du territoire

Élément analysé	Circulation de camions engendrée par le projet
Description de l'impact	<ul style="list-style-type: none">▶ Augmentation de la circulation de camions lors de la construction▶ Pendant l'exploitation, l'utilisation de camions-citernes en partance de Montréal-Est n'est pas le mode de transport privilégié par CIAM<ul style="list-style-type: none">▶ Si cela se produisait, ce serait probablement de courte durée
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none">▶ Respect des plans de camionnage de la Ville de Montréal-Est et de la Ville de Montréal, incluant les horaires et routes de circulation▶ Planification des travaux à réaliser en collaboration avec la Ville de Montréal-Est et l'APM



Aspect économique

Élément analysé	Retombées économiques et emplois générés par le projet
Description de l'impact	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investissement privé d'environ 150 millions de dollars ▶ Retombées économiques locales et régionales
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Taxes municipales : <ul style="list-style-type: none"> ▶ AVANT la construction : près de 190 000 \$ par an ▶ APRÈS la construction : plus du double par an ▶ 681 emplois temporaires (construction) ▶ Environ 20 emplois permanents (exploitation) ▶ Plusieurs emplois indirects (fournisseurs, services connexes, etc.)
Mesures de bonification	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Privilégier l'approvisionnement local ▶ Favoriser l'embauche d'une main-d'œuvre locale

Environnement visuel

Élément analysé	Impact visuel du projet
Description de l'impact	<ul style="list-style-type: none">▶ Modification de l'environnement visuel par la présence de réservoirs au Site 1 et des installations de chargement des wagons-citernes et des camions-citernes au Site 2▶ Modification de la luminosité actuelle (lampadaires et lumières)
Mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none">▶ Aucun aménagement paysager ne pourra être réalisé sur les Sites 1 et 2 pour des considérations de sécurité▶ Établir une fréquence d'inspection et de retouche de peinture pour les réservoirs



Risques technologiques

Élément analysé	Conséquences en cas d'accident
Modélisation	▶ Modélisation et analyse de plusieurs scénarios d'accidents selon les exigences du MDDELCC
Constats	<ul style="list-style-type: none">▶ Le carburant d'aviation est plus sécuritaire que les hydrocarbures plus volatils comme l'essence<ul style="list-style-type: none">▶ Parmi les hydrocarbures comportant le moins de risques▶ Les conséquences d'accident des Sites 1 et 2 seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel
Résultats	▶ L'ensemble des mesures prévues font en sorte que les risques sont faibles



Risques technologiques (suite)

Exemples de mesures	<ul style="list-style-type: none">▶ Mise en œuvre des meilleures pratiques de l'industrie▶ Mesures préventives comme le système de protection cathodique pour les réservoirs et les lignes souterraines et digue pour les réservoirs▶ Mesures d'intervention comme système de protection avec mousse pour les réservoirs et système de fermeture d'urgence des pompes et des vannes▶ Plan des mesures d'urgence
---------------------	--



Surveillance et suivi environnementaux

Période de construction

- ▶ La gestion des déblais et des sols excavés
- ▶ La gestion des eaux et le suivi de leur qualité (eaux de ruissellement et les eaux s'accumulant dans les excavations)
- ▶ Les émissions atmosphériques (poussières)
- ▶ Les plantes exotiques envahissantes
- ▶ Les activités d'entretien et de ravitaillement des équipements, des véhicules et de la machinerie lourde
- ▶ La mise sur pied du comité de liaison



Surveillance et suivi environnementaux

Période d'exploitation

- ▶ L'intégrité des installations et des infrastructures (réservoirs, conduites et pipeline)
- ▶ Le bon fonctionnement des séparateurs huile/eau
- ▶ La qualité des eaux acheminées à l'égout
- ▶ La qualité des eaux souterraines
- ▶ Le climat sonore
- ▶ La poursuite des activités du comité de liaison



Conclusion

Un projet stratégique pour Montréal

- ▶ 1 000 vols quittent les aéroports de Toronto, Montréal et Ottawa chaque jour
- ▶ La production de carburant d'aviation ne suffit pas à la demande : déficit de + 50 %
- ▶ Approvisionnement plus fiable et sécuritaire, qui répondra à la demande

Des bénéfices indéniables

- ▶ Investissement privé de 150 millions \$ dans l'économie du Québec
- ▶ Réduction des émissions de GES de 15 %
- ▶ Peu d'impacts environnementaux négatifs importants
- ▶ Permettra éventuellement l'approvisionnement en biocarburants





CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal
SOUS GESTION DU GROUPE **FSM**

Merci!

