



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

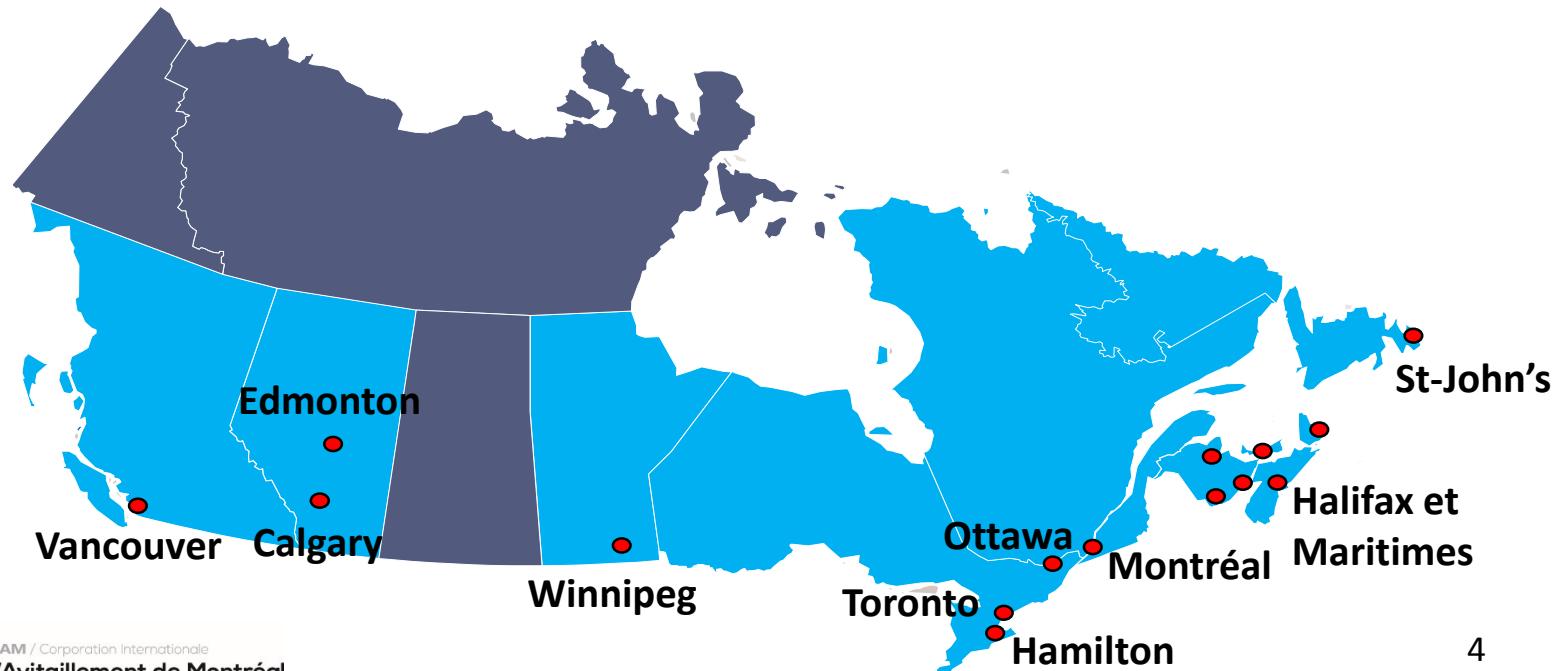
## Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM)

- ▶ 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

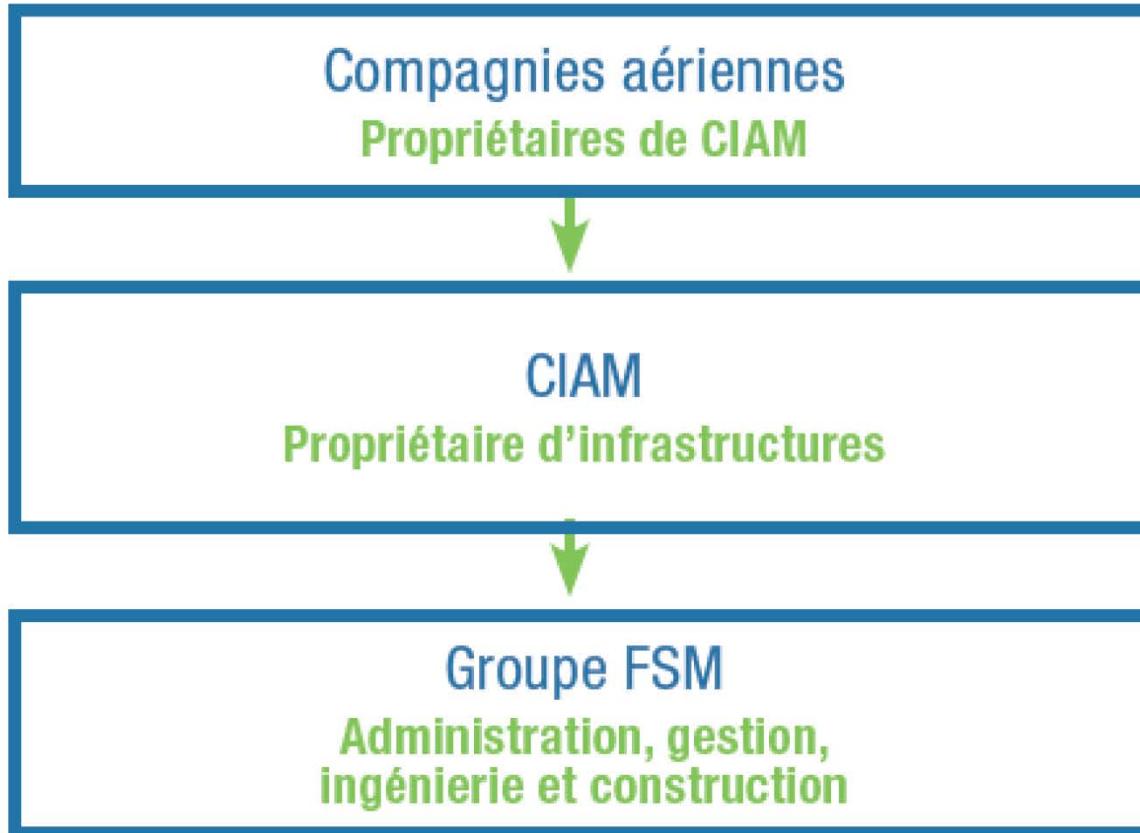


# Un modèle qui a fait ses preuves

- ▶ 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

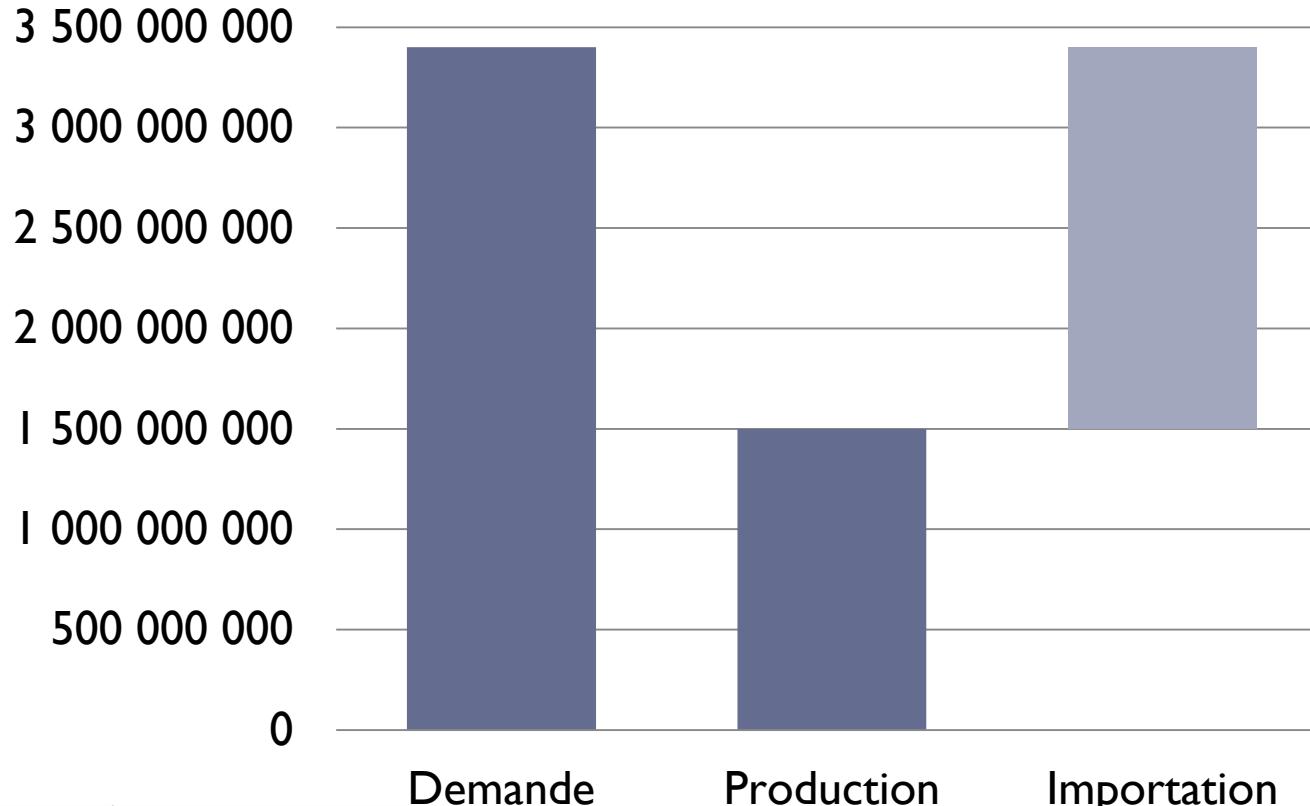


Parc de carburant aéroportuaire  
Toronto



# 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)**

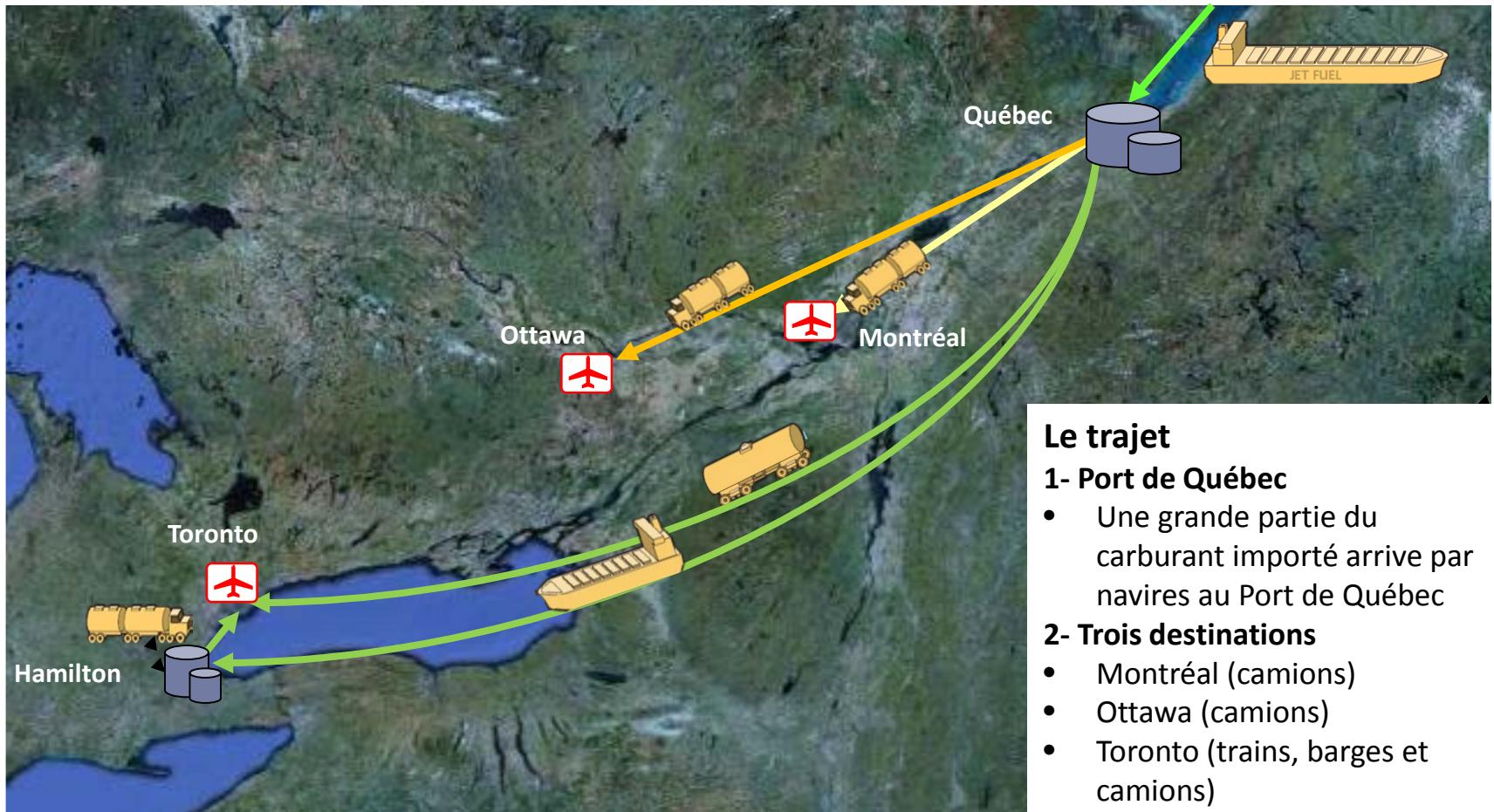


À chaque année,  
environ **350 000**  
**vols** quittent les  
aéroports de  
Montréal, Toronto  
et Ottawa.



# Situation actuelle de l'importation directement par les compagnies aériennes

Un seul point d'arrivée fragilise l'approvisionnement

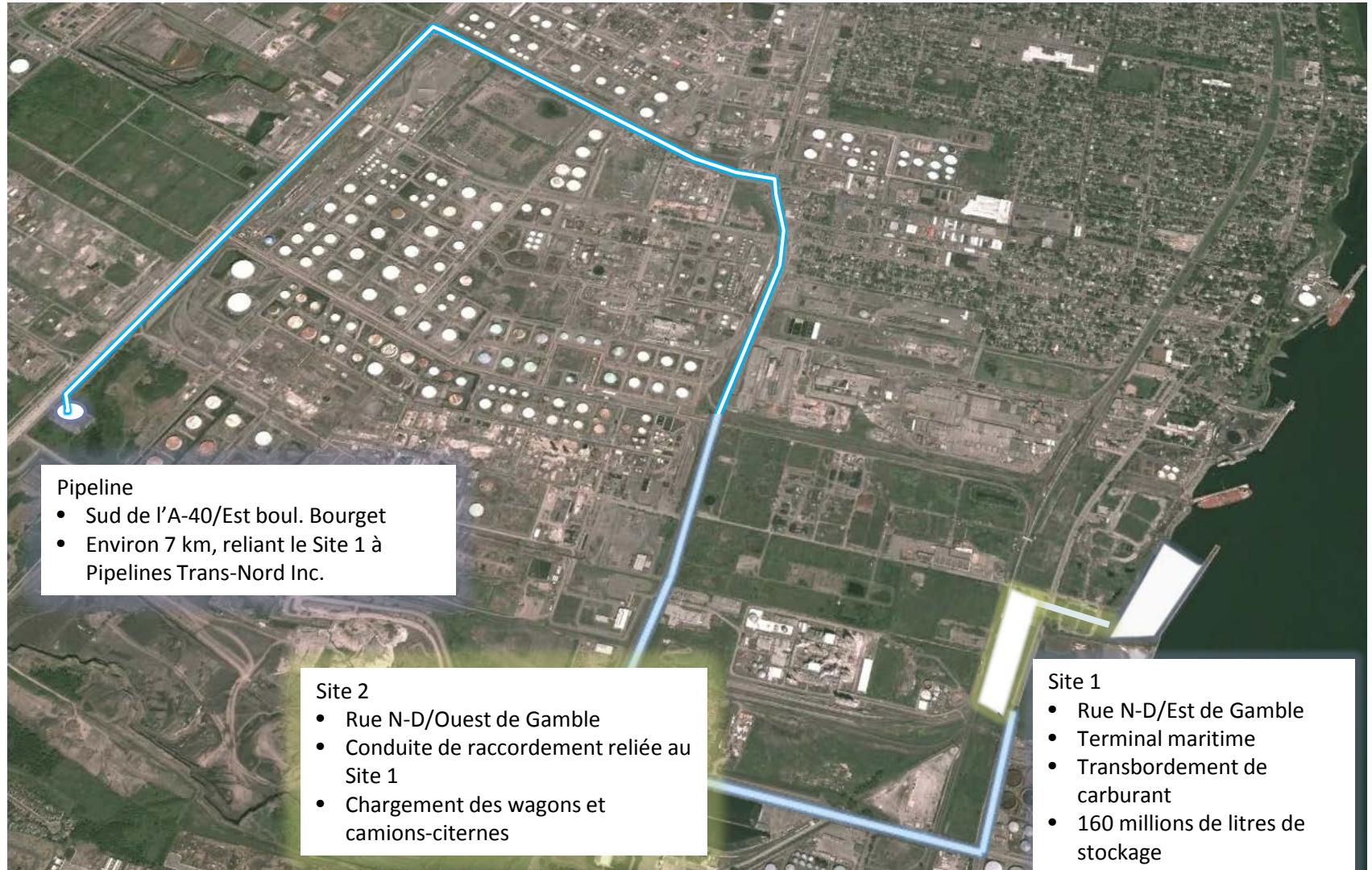


# Objectifs du projet

- ▶ 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



# 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

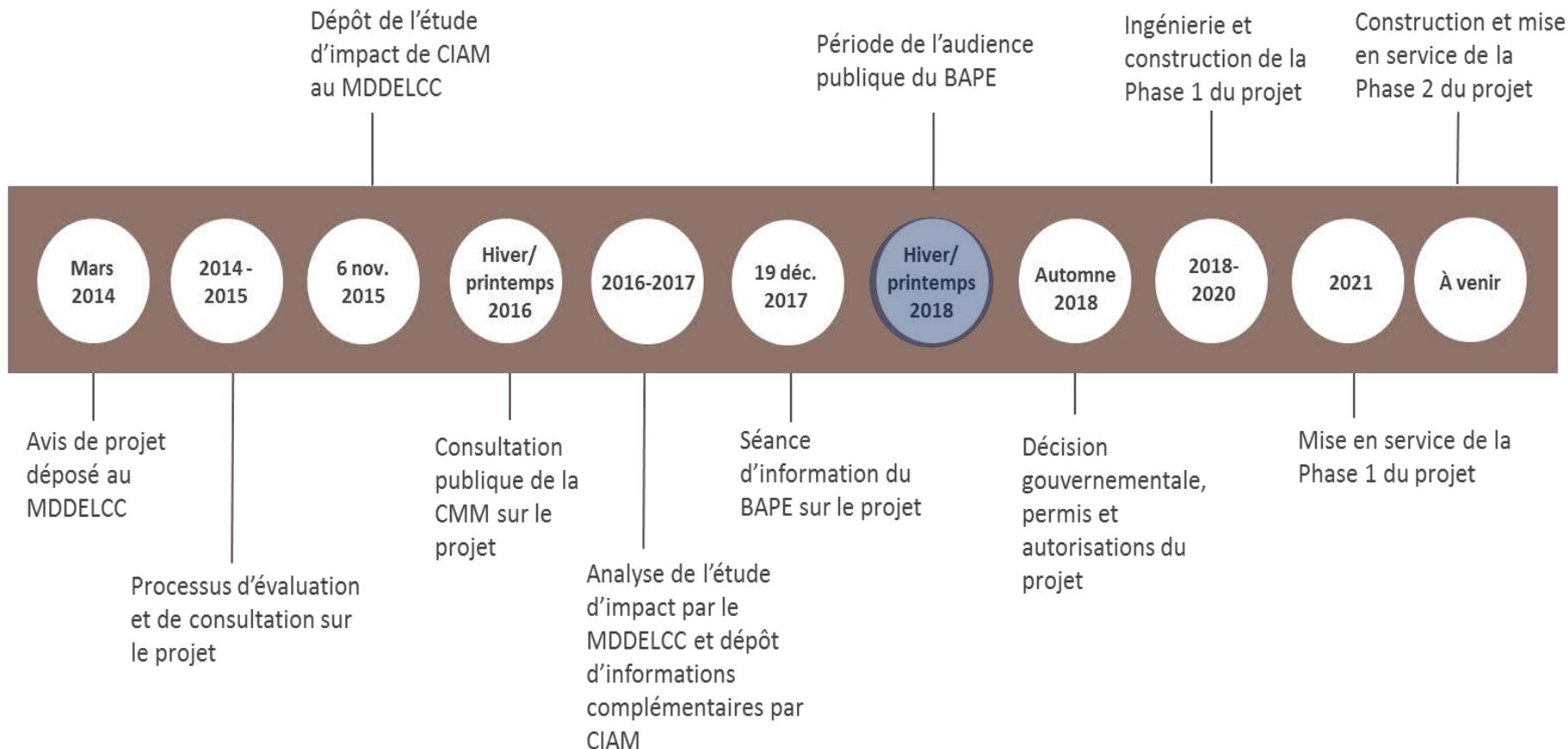
# Le projet en détail – Site 2



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



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



# 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"><li>▶ Comparaison de la situation future avec ou sans le projet pour les GES</li></ul>
Résultats	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Diminution de près de 15 % des émissions de GES<ul style="list-style-type: none"><li>▶ SANS projet: 38 407 tonnes/an CO<sub>2</sub>eq</li><li>▶ AVEC projet: 32 766 tonnes/an CO<sub>2</sub>eq</li></ul></li><li>❖ Diminution de 5 600 tonnes/an CO<sub>2</sub>eq = 10 000 wagons et 11 000 camions-citernes de moins entre Québec et Montréal par an</li></ul>



# Bruit

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



# Utilisation du territoire

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



# Aspect économique

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



# Environnement visuel

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



# Risques technologiques

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



# Risques technologiques (suite)

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



# 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!**

