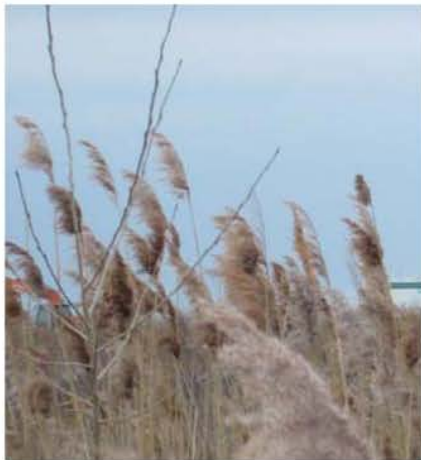


TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE

CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL



AVIS DE PROJET





Table des matières

1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
1.1 Nature du projet.....	1
1.2 Initiateur du projet.....	2
1.3 Consultant mandaté par l'initiateur du projet	3
1.4 Titre du projet.....	3
1.5 Objectifs et justification du projet.....	3
1.6 Localisation du projet.....	5
1.7 Propriété des terrains	6
1.8 Description du projet et de ses variantes.....	6
1.8.1 Options de tracé du pipeline	7
1.9 Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet.....	8
1.9.1 Milieu physique	8
1.9.2 Milieu biologique	10
1.9.3 Milieu humain.....	12
1.10 Principaux impacts appréhendés.....	13
1.10.1 Milieu physique	13
1.10.2 Milieu biologique	13
1.10.3 Milieu humain.....	13
1.11 Calendrier de réalisation du projet.....	14
2.0 PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES	15
3.0 MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC	15
4.0 SIGNATURES.....	15
5.0 RÉFÉRENCES.....	16



TABLEAU

Tableau 1	Échéancier préliminaire du projet	14
-----------	---	----

FIGURES

Figure 1	Zone du projet
Figure 2	Localisation du site 1, du site 2 et de la conduite de raccordement entre les deux sites
Figure 3	Options de tracé du pipeline vers le site de connexion au pipeline existant de PTNI

ANNEXES

ANNEXE A

Photos (site 1 et site 2)

ANNEXE B

Croquis préliminaires



1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1.1 Nature du projet

Le projet de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM¹) concerne la construction d'un terminal maritime de transbordement de carburant aéroportuaire sur des terrains exploités par l'Administration portuaire de Montréal (APM) (site 1), la construction d'une nouvelle installation pour le chargement de wagons et de camions-citernes (site 2), à proximité du site 1, ainsi que la construction d'un nouveau pipeline d'une longueur d'environ 5 km entre le site 1 et un pipeline existant appartenant à Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI). Le projet est localisé dans la région administrative de Montréal, plus précisément sur le territoire de la ville de Montréal-Est (figure 1).

À ce stade du projet, il est anticipé que le projet comprendra les composantes suivantes :

Terminal maritime (site 1)

- six à douze réservoirs d'entreposage sous pression atmosphérique de surface;
- une digue de confinement, incluant une membrane imperméable;
- des conduites de raccordement pour le chargement et le déchargement des bateaux;
- des systèmes de pompage pour le chargement des wagons et des camions-citernes ainsi que vers le site de connexion au pipeline existant de PTNI;
- un bâtiment des opérations, un chemin d'accès et des aires de stationnement.

Installation de chargement des wagons et des camions-citernes (site 2)

- une conduite de raccordement d'une longueur d'environ 300 m avec un diamètre de 400 mm, entre le site 1 et le site 2;
- une connexion ferroviaire à la voie principale du Canadien National (CN);
- six voies pour supporter 52 wagons;
- des systèmes de pompage et portiques pour charger 10 wagons en même temps;
- des bacs de confinement à l'emplacement des wagons;
- des systèmes pour charger les camions-citernes;
- un bâtiment des opérations et un chemin d'accès.

¹ CIAM est une société par actions incorporée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, dont l'objet et les activités se limitent à être propriétaire, à construire, à financer et à louer, sans but lucratif, des installations de kérosène se trouvant à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal afin d'approvisionner en kérosène les compagnies aériennes commerciales.



Pipeline

- un nouveau pipeline d'une longueur d'environ 5 km avec un diamètre de 300 mm reliant le site 1 à la connexion avec le pipeline existant de PTNI; des structures connexes (un système automatique de détection de fuite, des systèmes d'inspection internes d'intégrité des conduites, etc.).

1.2 Initiateur du projet

Nom du promoteur :	Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal
Adresse :	455, boulevard Fenelon, bureau 110 Dorval (Québec) H9S 5T8
Téléphone :	514 633-8750
Télécopieur :	514 633-4474
Courriel :	riasenza@fsmgroup.ca
Responsable du projet :	Robert lasenza
N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec :	1160912896

CIAM est une société par actions qui est le propriétaire et l'exploitant des installations de kérosène se trouvant à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. CIAM dessert en kérosène toutes les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

CIAM a acquis une grande expérience et a su développer une expertise pointue depuis plusieurs décennies dans les domaines de l'entreposage et de la manutention de carburants. L'utilisation des meilleures pratiques et technologies pour la prévention et les interventions d'urgence fait partie intégrante des façons de faire de CIAM.



1.3 Consultant mandaté par l'initiateur du projet

Nom :	Golder Associés Ltée
Adresse :	9200, boulevard de l'Acadie, bureau 10 Montréal (Québec) H4N 2T2
Téléphone :	(514) 383-0990
Télécopieur :	(514) 383-5332
Chargée de projet :	Chantal Dancose cdancose@golder.com
Directrice de projet :	Christine Guay cguay@golder.com

1.4 Titre du projet

Le titre du projet est : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal.

1.5 Objectifs et justification du projet

L'objectif du projet de CIAM est d'améliorer la capacité existante du réseau d'approvisionnement en kérosène, et ce, dans une perspective économique, de fiabilité, de sécurité et de durabilité en matière environnementale. Le réseau d'approvisionnement sert à soutenir le transport aérien commercial aux trois principaux aéroports internationaux du sud du Québec et de l'est de l'Ontario, soit les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal, Macdonald-Cartier à Ottawa et Pearson à Toronto.

Dynamiques de l'approvisionnement en kérosène

Dans le sud du Québec, le marché pétrolier fait partie d'un plus vaste réseau intégré d'approvisionnement qui inclut l'est de l'Ontario et le nord-est des États-Unis. Dans cette région, la demande pour les produits pétroliers (incluant le kérosène, l'essence et le diesel) excède la quantité qui est produite par les raffineries locales. Par conséquent, la région dépend d'importantes importations maritimes afin de maintenir l'approvisionnement jusqu'aux utilisateurs, incluant, entre autres, les compagnies aériennes et le transport routier (automobiles et camions). Cette situation est devenue plus critique au cours des dernières années en raison de la fermeture de deux importantes raffineries au Québec et en Ontario ainsi que des faibles volumes de kérosène qui ont été produits dans le nord-est des États-Unis et au Québec.

Tel que mentionné précédemment, CIAM est le propriétaire et l'exploitant des installations de kérosène à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et dessert les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Des sociétés desservant à peu près les mêmes compagnies aériennes sont présentes dans huit autres aéroports majeurs internationaux à travers le Canada.



Ainsi, l'alimentation en kérosène aux trois aéroports internationaux majeurs au Québec et en Ontario, soit les aéroports internationaux de Montréal-Trudeau (CIAM), de Toronto-Pearson (Pearson International Fuel Facilities Corporation (PIFFC)) et d'Ottawa (Ottawa International Fuel Facilities Corporation (OIFFC)) fonctionne selon le même modèle. En raison d'une pénurie de produits raffinés localement, l'approvisionnement des aéroports en kérosène dépend grandement de la capacité à en importer par navires-citernes.

Actuellement, approximativement 50 % des besoins en kérosène des aéroports est importé par des navires-citernes vers un terminal maritime d'entreposage du Port de Québec, situé dans la ville de Québec. À partir de ce terminal, le kérosène est transporté par wagons vers l'aéroport international Pearson de Toronto et par camions-citernes vers les aéroports internationaux Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et Macdonald-Cartier d'Ottawa.

Aspects économiques et de fiabilité du réseau existant

Le réseau d'approvisionnement existant est fortement dépendant du terminal se trouvant dans le Port de Québec et, ainsi, est vulnérable aux interruptions d'approvisionnement qui pourraient survenir auprès d'un seul terminal. De plus, comme il implique une grande part de transport terrestre, il est aussi sujet à des interruptions de service associées aux conditions météorologiques, à la circulation routière et à d'autres causes diverses. Enfin, le transport ferroviaire en direction de l'aéroport international Pearson de Toronto, tout comme le transport par camions en direction de Montréal et d'Ottawa, est coûteux.

Nouveau terminal de CIAM

Le nouveau terminal sera exploité par CIAM, qui en sera également propriétaire. Cela permettra un plus grand contrôle des coûts d'approvisionnement et réduira ainsi le coût du kérosène pour les compagnies aériennes. Ce nouveau terminal augmentera la sécurité de l'approvisionnement en ouvrant le marché par le biais des importations maritimes internationales et de la diversification des options d'acquisition de carburant, ce qui devrait aussi se traduire par une diminution du coût du carburant pour les compagnies aériennes.

Le terminal du Port de Québec continuera d'être utilisé après l'entrée en service du nouveau terminal de CIAM, mais de façon moins importante. La création du nouveau terminal augmentera ainsi la sécurité de l'approvisionnement en carburant aux aéroports. Selon la taille du navire et les contraintes de navigation, les navires-citernes pourraient devoir alléger leur charge de carburant au terminal du Port de Québec avant de poursuivre leur route jusqu'au terminal de CIAM.

À partir du terminal de CIAM, il est prévu que le carburant sera transporté par trains vers l'aéroport international Pearson de Toronto et par un pipeline réservé pour le kérosène vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Il est aussi prévu qu'une partie du carburant sera acheminé vers l'aéroport international Pearson de Toronto par pipeline, en ayant recours au pipeline multiproduit existant de PTNI. Ce dernier se dirige vers l'ouest à partir de Montréal-Est. Cela réduira le nombre de camions-citernes empruntant des voies de circulation terrestre et réduira significativement la distance parcourue par train. Les économies de coûts associées à cette réduction sont significatives.

Par ailleurs, à partir du kérosène entreposé au site 1, des barges seront chargées pour transporter ce produit en direction d'Hamilton, en Ontario. Environ 90 % du kérosène transporté par barge sera ensuite camionné en direction de l'aéroport international Pearson de Toronto et environ 10 % du kérosène sera acheminé à l'aéroport



d'Hamilton. Il est estimé qu'au plus, une barge (représentant approximativement 90 000 barils) par mois sera chargée au site 1 et ce, pour une période de 9 mois par année, en direction du port d'Hamilton.

Le projet de CIAM aura comme avantage de réduire le transport routier ainsi que le transport ferroviaire à la faveur du transport par pipeline, qui est plus sécuritaire. En effet, tel que mentionné dans le rapport d'analyse environnementale pour la première partie du projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est sur le territoire de 28 des 32 municipalités traversées, le transport par pipeline est considéré comme présentant moins de risques de déversements accidentels (MDDEFP, 2009).

Ainsi, la réalisation de ce nouveau terminal entraînera des avantages environnementaux et augmentera la sécurité publique, puisque les distances parcourues par les trains seront réduites et puisqu'il y aura moins de camions-citernes sur les routes en direction de Montréal. La sécurité de l'approvisionnement en carburant aux aéroports sera accrue en raison d'un réseau de transport plus robuste et d'un entreposage autonome, qui s'ajoutera à celui du Port de Québec.

Tout laisse présager que les activités et l'achalandage dans les aéroports vont continuer de croître, tout comme les besoins en matière d'approvisionnement en carburant. Les approvisionnements additionnels requis en carburant ne proviendront pas de raffineries locales, mais devront plutôt être importés par des navires-citernes provenant de différentes régions à travers le monde qui sont de plus en plus éloignées du Québec et de l'Ontario. Il s'avère donc important d'établir un réseau d'approvisionnement en carburant qui soit fiable, sécuritaire et durable, et ce, afin de répondre aux demandes croissantes des compagnies aériennes commerciales et, ultimement, de la population en général.

1.6 Localisation du projet

L'ensemble du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire est localisé à l'intérieur des limites de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans la portion est de l'île de Montréal. Plus précisément, le projet de CIAM est situé sur le territoire de la ville de Montréal-Est.

Le site 1 du projet est localisé en bordure du fleuve Saint-Laurent à l'intérieur d'une portion des sections 100, 101 et 102 sur les terrains exploités par l'APM. La superficie du site 1 est d'environ 43 950 m². Situé à proximité, le site 2 est localisé au sud-ouest du site 1, le long de la rue Notre-Dame. Le site 2 est également situé sur les terrains exploités par l'APM, à l'intérieur des sections 98 et 99, à environ 300 m à l'ouest du fleuve Saint-Laurent. La superficie du site 2 est d'environ 30 274 m². Une conduite de raccordement reliera les sites 1 et 2 et servira au chargement du kérosène dans les wagons ainsi que dans les camions-citernes au site 2. La figure 2 permet de localiser le site 1, le site 2 ainsi que cette conduite de raccordement.

Tel que mentionné précédemment, le projet inclura un pipeline du site 1 jusqu'à une connexion au pipeline existant de PTNI, à proximité de l'intersection du boulevard Métropolitain et du boulevard Bourget, à Montréal-Est. Le tracé de ce pipeline n'est pas encore confirmé, et la figure 3 illustre les options présentement évaluées (voir la section 1.8.1 quant aux variantes de projet). D'une longueur approximative de 5 km, le tracé privilégié du pipeline suivra majoritairement un système existant de supports de tuyaux exploités par l'entreprise Imperial Oil, qui en est également propriétaire. Ce pipeline servira à acheminer le kérosène vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et possiblement vers Pearson à Toronto et Macdonald-Cartier à Ottawa.

Des photos du site 1 et du site 2 sont présentées à l'annexe A.



1.7 Propriété des terrains

Le terminal maritime de transbordement de carburant aéroportuaire et les installations d'entreposage (site 1) ainsi que le site de chargement des wagons et des camions-citernes (site 2) sont localisés sur les terrains de Sa Majesté du Chef du Canada, exploités par l'APM, son mandataire. Plus précisément, le site 1 est situé sur une portion des sections 100, 101 et 102 de l'APM. Le site 1 est situé sur une partie du lot 1 250 985 du cadastre du Québec (anciennement les lots 76-912 et 77-1869 de la paroisse de Pointe-aux-Trembles) et dont l'adresse civique correspondante est 10 800, rue Notre-Dame Est. Le site 2 est également localisé sur des terrains de Sa Majesté du Chef du Canada, exploités par l'APM, soit au nord de la rue Notre-Dame et adjacents à la voie ferrée du CN. Le site 2 est situé sur le lot 1 251 217 du cadastre du Québec (anciennement les lots 76-912 et 77-1869 de la paroisse de Pointe-aux-Trembles) et dont l'adresse civique correspondante est 10 175, rue Notre-Dame Est.

La Ville de Montréal et Sa Majesté du Chef du Canada sont propriétaires de l'emprise de la conduite de raccordement qui sera aménagée entre le site 1 et le site 2. Les propriétaires de l'emprise du pipeline du site 1 jusqu'à la connexion au pipeline existant de PTNI varieront selon l'option de tracé qui sera retenue.

1.8 Description du projet et de ses variantes

Le projet de CIAM comprend trois composantes majeures, soit le terminal maritime (site 1), l'installation de chargement (site 2) ainsi que le pipeline. Il est à noter que le projet n'inclut aucunement les travaux de réfection du quai existant, qui seront effectués par l'APM.

Le site 1, soit le terminal maritime de transbordement de carburant aéroportuaire, servira au chargement et au déchargement des cargos qui arriveront aux quais 101 et 102-E. Pour ce faire, des conduites de raccordement aux cargos permettront le chargement et le déchargement du kérosène entre les navires et les réservoirs d'entreposage. Il est prévu que des navires de type moyenne portée (*Medium Range* (MR)) effectueront le transport de kérosène et leur capacité estimée est de 40 millions de litres à 55 millions de litres. La fréquence des livraisons de kérosène au terminal maritime est estimée à tous les 15 jours, soit environ 24 fois annuellement. De plus, tel que mentionné précédemment, des barges seront chargées à partir du site 1 et transporteront annuellement un volume de kérosène estimé à 12 millions de litres en direction du port d'Hamilton. CIAM estime que ces transports par barge vers Hamilton auront lieu tout au plus 9 fois par année.

Aménagés à la surface, les réservoirs hors sol auront une capacité d'entreposage de 120 millions de litres. Basé sur le volume maximal quotidien qui sera expédié, une période de 30 jours d'entreposage sera possible, alors qu'en fonction du volume minimal, cette période d'entreposage pourrait augmenter à environ 40 jours. Les réservoirs seront construits conformément aux normes applicables d'ingénierie les plus récentes. Les diamètres des réservoirs varieront entre 21,3 m et 45,5 m et leur hauteur sera de 18,14 m. Une membrane imperméable sera installée sous les réservoirs et une digue de confinement sera aménagée au pourtour des réservoirs. Il y aura aussi sur le site 1, un bâtiment des opérations, un chemin d'accès ainsi que des aires de stationnement.

CIAM évalue présentement la possibilité d'ajouter des produits pétroliers légers raffinés dans le cadre de son projet. Cet ajout de produits viendrait, entre autres, diversifier davantage l'offre de CIAM sur le territoire de l'est du Canada et répondre à la demande du marché pour ces produits. Dans ce contexte, une conduite de raccordement additionnelle d'environ 300 m et d'un diamètre de 250 mm entre le site 1 et le site 2 devrait être



aménagée afin d'acheminer divers produits pétroliers vers les wagons et les camions-citernes au site 2. Avec cet ajout, la capacité totale d'entreposage au site 1 pourrait atteindre 168,5 millions de litres.

Le site 2 est une installation de chargement des wagons et des camions-citernes. Ce site sera approvisionné en kérosène à partir du terminal maritime par le biais d'une conduite de raccordement d'une longueur approximative de 300 m et dont le diamètre sera de 400 mm. L'installation de chargement sera conçue de façon à permettre le chargement de camions-citernes. Au niveau ferroviaire, l'installation sera conçue de façon à permettre le chargement simultané de 10 wagons et de façon à ce que les wagons soient chargés automatiquement avec un volume prédéfini. Le site 2 permettra aussi l'entreposage de wagons additionnels. Le site 2 sera connecté à la voie ferrée du CN par une antenne. Un bâtiment des opérations ainsi qu'un chemin d'accès seront aménagés sur le site 2.

D'une longueur d'environ 5 km et d'un diamètre de 300 mm, le pipeline (option de tracé privilégiée) sera principalement aménagé sur des supports à tuyaux existants appartenant à l'entreprise Imperial Oil. Le pipeline sera construit conformément aux normes applicables d'ingénierie les plus récentes. Le pipeline acheminera le kérosène entreposé dans les réservoirs du site 1 vers le site de connexion au pipeline existant de PTNI. De là, le kérosène sera transporté par un pipeline existant jusqu'à une installation d'entreposage de CIAM aux aéroports internationaux Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal, et possiblement vers Pearson à Toronto et Macdonald-Cartier à Ottawa.

La figure 1 illustre la localisation des composantes du projet de CIAM alors que la figure 2 présente la localisation du site 1, du site 2 ainsi que de la conduite les raccordant. Un croquis du site 1 présentant les détails techniques préliminaires des réservoirs d'entreposage qui y seront aménagés est présenté à l'annexe B. Un croquis illustrant les détails techniques préliminaires du site 2 est également présenté à l'annexe B.

Actuellement, CIAM estime qu'un volume annuel de 830 millions de litres de kérosène sera acheminé par voie ferrée, dont une partie pourrait être transportée par pipeline, en direction de l'aéroport international Pearson à Toronto. Elle estime également qu'un volume annuel de 420 millions de litres de kérosène sera acheminé par pipeline en direction de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal. Tel que mentionné préalablement, un volume estimé à 12 millions de litres de kérosène sera également acheminé par barges en direction du port d'Hamilton en Ontario. Ainsi, un volume annuel total de 1 250 millions de litres transitera par le terminal dans le cadre de ce projet.

1.8.1 Options de tracé du pipeline

À l'intérieur de la zone du projet², CIAM évalue actuellement trois options de tracé (options 1, 2A et 2B). L'emplacement de chacune de ces options est illustré à la figure 3 et une brève description des options à l'étude est présentée ci-dessous. L'option de tracé privilégiée actuellement par CIAM est l'option 1. Cependant, des discussions sont présentement en cours entre CIAM et les différentes parties impliquées afin de déterminer l'option de tracé qui sera retenue, et ce, selon des considérations d'ordre technique, économique, social et environnemental.

² La zone du projet fait référence au secteur évalué incluant les tracés potentiels pour le pipeline et, ainsi, ne réfère pas uniquement à l'emprise des infrastructures.



Option 1 : Sur l'ensemble de son parcours d'environ 5 km entre le site 1 et le site de connexion au pipeline existant de PTNI, le tracé de l'option 1 longe principalement le système existant de supports de tuyaux exploité par l'entreprise Imperial Oil, qui en est également propriétaire. Cette option passera également dans les servitudes du CN et de Shell. Il est à noter que des portions de ce pipeline sont souterraines et d'autres de surface.

Options 2A et 2B : Entre le site 1 et la rue Sherbrooke Est, le tracé de l'option 2A, d'une longueur approximative de 1,2 km, passe au nord des installations de la compagnie CEPSA Chimie Montréal. Quant à lui, le tracé de l'option 2B, d'une longueur d'environ 1,7 km, longe sur une courte distance la rue Notre-Dame Est avant de bifurquer sur le boulevard Joseph-Versailles en direction ouest. Il est à noter que pour ces deux options, le pipeline est souterrain.

Option 2 : Entre la rue Sherbrooke Est et le site de connexion au pipeline existant de PTNI, le tracé de l'option 2, d'une longueur approximative de 2,2 km, longe principalement la partie nord-est de la carrière Lafarge au sud de la propriété de Shell. Ce pipeline est entièrement souterrain.

1.9 Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

De façon générale, la zone du projet pour laquelle les milieux physique, biologique et humain sont décrits ci-après correspond à une aire délimitée au nord par l'avenue Durocher, à l'est par le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest par l'autoroute 40 et au sud par l'avenue Georges V (voir la figure 1).

1.9.1 Milieu physique

Les composantes du milieu physique incluent la topographie et les sols, l'hydrologie et la qualité de l'eau de surface, l'hydrogéologie et la qualité de l'eau souterraine, le climat et la qualité de l'air ainsi que le climat sonore. Les sections suivantes décrivent sommairement les éléments physiques qui sont susceptibles de subir un impact négatif en raison du projet et pour lesquels de l'information pertinente est présentement disponible.

Topographie et sols

La zone du projet est caractérisée par une topographie généralement plane avec une légère pente vers le fleuve Saint-Laurent, c'est-à-dire vers l'est. Selon la carte topographique de la région, présentée dans l'Atlas du Canada, la zone du projet a une élévation variant entre 10 m et 43 m au-dessus du niveau de la mer (Ressources naturelles Canada, non daté).

Le projet de CIAM se situe dans une zone industrielle de Montréal-Est. Des activités industrielles ont eu cours sur le site 1 depuis plus d'une cinquantaine d'années. En effet, des réservoirs d'entreposage de produits pétroliers notamment y étaient présents jusqu'aux années 2000. Le site 2 a également été aménagé et utilisé à des fins industrielles. La majorité des infrastructures qui y étaient présentes ont été démantelées dans les années 1990.

Des travaux de caractérisation environnementale des sols ont été effectués au site 1 ainsi qu'au site 2 afin de valider s'il y a contamination et, advenant le cas, de délimiter les zones contaminées (Golder, 2013a et 2013b). Ces travaux ont permis de déterminer que les concentrations maximales mesurées dans les sols échantillonnés



étaient parfois supérieures aux critères de niveau C³ (usage industriel) de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP, 1998). On note donc la présence de sols contaminés au site 1 ainsi qu'au site 2.

Hydrologie et qualité des eaux de surface

La zone du projet est située dans la région hydrographique de l'Outaouais et de Montréal, dans le bassin versant du Saint-Laurent, plus précisément dans le sous-bassin du fleuve. Au sein de la zone du projet, le cours d'eau principal est le fleuve Saint-Laurent.

Le fleuve Saint-Laurent est situé directement le long de la limite est du site 1 et approximativement 300 m à l'est du site 2. De façon générale, la qualité des cours d'eau ceinturant l'île de Montréal s'est nettement améliorée depuis 1973 à la suite de la mise en place des principaux équipements d'assainissement. L'indicateur de la qualité de l'eau en rive (QUALO) de la station d'échantillonnage de Montréal-Est est situé à proximité de la zone du projet, soit à proximité du site 1 (RSME, 2012). Cet indicateur indique que la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent en 2012 est propice aux contacts directs comme la baignade (soit une moyenne géométrique de moins de 200 coliformes fécaux par 100 ml et pas plus de 1 dépassement de 400 coliformes fécaux par 100 ml) (Deschamps et Breton, 2012).

Sur le site 1, on note la présence d'un fossé et d'un bassin. Le fossé a une largeur approximative de 7 m et longe la limite ouest du site sur une distance d'environ 200 m. Le bassin couvre une superficie d'environ 50 m par 15 m et est localisé dans la partie centre-nord du site. Selon les informations disponibles, le fossé et le bassin seraient d'origine anthropique et auraient été aménagés vers 2007 (Golder, 2013a). Ils ont été aménagés pour recueillir les eaux pluviales de ruissellement en vue d'améliorer le drainage du site. Le fossé et le bassin se déversent dans la baie 102 par l'entremise d'une conduite de rejet souterraine.

Hydrogéologie et qualité des eaux souterraines

D'après les informations disponibles, la nappe phréatique au niveau des sites 1 et 2 serait située à une profondeur variant entre 1,07 m et 8,99 m (Golder, 2013a et 2013b). Cette profondeur correspond aux unités géologiques suivantes : la couche de remblai, la couche indigène d'argile limoneuse ou d'argile et de limon, et la couche de sable limoneux. L'écoulement des eaux souterraines sur le site 1 a été observé vers l'est, c'est-à-dire vers le fleuve Saint-Laurent. Il faut noter que le niveau des eaux souterraines peut varier en fonction du temps et peut être influencé localement par des infrastructures ou autres structures dans le sol comme les égouts et les fossés. Au niveau du site 1, les résultats d'analyses des eaux souterraines indiquent que quelques puits d'observation échantillonnés excèdent les normes de la CMM et/ou les critères de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEFP pour les trois métaux suivants : cuivre, manganèse et zinc. En ce qui concerne le site 2, les résultats d'analyses des eaux souterraines échantillonnées indiquent que quelques puits excèdent les normes de la CMM et/ou les critères de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEFP pour les paramètres suivants : cuivre, manganèse, sulfure et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) totaux (les normes CMM seulement).

³ Niveau C : Critère générique pour des terrains à vocation commerciale, non situés dans un secteur résidentiel, et pour des terrains à usage industriel.



Climat et qualité de l'air

Selon les données d'Environnement Canada allant de 1971 à 2000 à la station de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, la température minimum quotidienne est de 1,4 °C tandis que la température maximum quotidienne est de 11,1 °C. Le mois le plus chaud est juillet alors que le mois le plus froid est janvier. Les précipitations totales annuelles moyennes sont de 978,9 mm, dont 763,8 mm sont sous forme de pluie. La direction dominante du vent est sud-ouest et la vitesse horaire moyenne du vent est de 14,3 km/h (Gouvernement du Canada, non daté).

Selon le réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), la situation de la qualité de l'air s'est grandement améliorée dans l'est de Montréal depuis 1989. Selon le rapport annuel de 2012 du RSQA, l'indice de la qualité de l'air (IQA) à la station 3, station située sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, indiquait que 198 jours avaient été classés comme bons, 155 jours comme acceptables et 13 jours comme mauvais. L'indice IQA est calculé chaque heure pour les cinq polluants suivants : dioxyde de soufre, ozone, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone et les particules fines (2,5 µm). La concentration moyenne des particules fines (2,5 µm) mesurée en 2012 à la station 3 était de 24 µg/m³, ce qui est inférieur au standard pancanadien de 30 µg/m³ (Boulet, D. et S. Melançon) et à la norme québécoise dont la valeur limite est également de 30 µg/m³ (MDDEFP, 2013).

Climat sonore

Selon la note d'instruction 98-01 sur le bruit du MDDEFP, le nombre maximum de décibels permis dans une zone industrielle est de 70 dB(A) indifféremment du jour ou de la nuit (MDDEFP, 2006). La zone du projet est caractérisée par la présence de nombreuses sources de bruit et de vibrations variées, dont la circulation des véhicules et des camions sur les infrastructures routières, plus particulièrement sur les trois grands axes routiers suivants : la rue Sherbrooke Est, la rue Notre-Dame Est et l'autoroute Métropolitaine. Il y a aussi le camionnage lié aux différentes activités des industries et entreprises avoisinantes, ainsi que la circulation des trains sur les voies ferrées. La présence de la carrière Lafarge, en particulier les activités d'extraction qui y ont cours, est également une source de bruit et de vibrations. Les activités qui ont cours au Port de Montréal, par exemple la manutention des conteneurs ainsi que la circulation maritime en général, sont également des sources de bruit au sein de la zone du projet.

1.9.2 Milieu biologique

Les composantes du milieu biologique incluent la végétation et les milieux humides, le poisson et son habitat, ainsi que la faune. Les sections suivantes décrivent sommairement les éléments biologiques qui sont susceptibles de subir un impact négatif en raison du projet et pour lesquels de l'information pertinente est présentement disponible.

Végétation et milieux humides

Tel que mentionné précédemment, la zone de projet se trouve dans un milieu industriel de Montréal-Est, milieu ayant été fortement perturbé par la présence de l'homme et de ses activités. En excluant les milieux bâtis, la majorité de la superficie de la zone de projet est constituée de terrains inoccupés. La végétation observée est principalement composée d'herbes et de quelques formations d'arbustes. Plus particulièrement, le site 1 ainsi que le site 2 correspondent à d'anciens sites industriels, actuellement caractérisés par la présence d'une friche industrielle.



On note la présence de quelques parcs municipaux à l'intérieur de la zone de projet, dont le parc Montréal-Est et le parc Thomas-Chapais, où l'on trouve différentes espèces communes d'arbres. À la suite d'une demande d'information auprès du MDDEFP, au niveau provincial, une seule espèce floristique à statut particulier est située dans la zone de projet mais à l'extérieur des zones de travaux, soit l'érable noir (*Acer nigrum*; classée vulnérable) (communication personnelle, Marc Chagnon, MDDEFP, 28 novembre 2013). De plus, aucune aire protégée ou communauté d'intérêt n'a été répertoriée à l'intérieur de la zone de projet.

Selon la cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la CMM, aucun milieu humide classifié ne se trouve à l'intérieur des zones de travaux projetées (Beaulieu et al., 2010). Il est toutefois à noter qu'un marais et un marécage sont situés à l'intérieur de la zone du projet, mais à l'extérieur des emprises du projet, soit à proximité du site de connexion au pipeline existant de PTNI.

Poisson et son habitat

Des inventaires réalisés entre 1975 et 1983 ont permis de dénombrer 58 espèces de poissons dans le tronçon du fleuve Saint-Laurent s'étendant entre le pont Victoria et les îles de Boucherville. La diversité spécifique y est donc inférieure à certains des tronçons lacustres de la région puisque, à titre d'exemple, on recense 87 espèces dans le lac Saint-Louis (Armellin et al. 1995). En 2010, le réseau de suivi ichtyologique de poissons d'eau douce du MDDEFP a fait un inventaire au filet maillant dans le fleuve Saint-Laurent. Les espèces répertoriées à proximité de la zone de projet sont les suivantes : achigan à grande bouche (*Micropterus salmoides*), achigan à petite bouche (*Micropterus dolomieu*), chevalier blanc (*Moxostoma Anisurum*), crapet de roche (*Ambloplites rupestris*), crapet-soleil (*Lepomis gibbosus*), doré jaune (*Stizostedion vitreum*), grand brochet (*Esox lucius*), méné jaune (*Notemigonus crysoleucas*), meunier noir (*Catostomus commersoni*) et perchaude (*Perca flavescens*) (Observatoire global du Saint-Laurent, 2010). Selon la banque du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), aucun lieu de reproduction du poisson (frayères, aires d'alevinage, etc.) n'est présent dans la zone de projet (communication personnelle, Mélissa Lamoureux, MRN, 28 novembre 2013).

Faune

La zone de projet présente quelques habitats potentiels propices à la faune, par exemple le site de la carrière Lafarge ainsi que les parcs municipaux. La présence de petits rongeurs comme l'écureuil gris (*Sciurus carolinensis*) est souvent associée aux parcs urbains. De plus, les parcs constituent également un habitat potentiel pour certaines espèces d'oiseaux comme le pigeon biset (*Columba livia*), l'hirondelle noire (*Progne subis*), le geai bleu (*Cyanocitta cristata*) ou encore la paruline jaune (*Setophaga petechia*) (Transports Québec, 2001). La banque de données de l'Atlas des oiseaux nicheurs indique que 109 espèces d'oiseaux sont susceptibles d'être présentes dans la zone de projet. Il est à noter que la carrière Lafarge abrite une famille d'outardes qui a adopté un des bassins de décantation et qui y revient chaque année. Beaucoup d'espèces fauniques habitent ou séjournent dans la fosse de la carrière, notamment des oies, des hérons, des canards, des renards et des petits rongeurs (Desjardins, 2013).

Lors de la demande effectuée relativement aux espèces à statut particulier, les renseignements obtenus du CDPNQ indiquent la présence d'une espèce faunique vulnérable à l'intérieur de la zone de projet mais à l'extérieur des sites où seront effectués les travaux. Il s'agit du faucon pèlerin anatum (*Falco peregrinus anatum*) (communication personnelle, Mélissa Lamoureux, MRN, 28 novembre 2013). De plus, aucun habitat faunique ou



particulier, réserve faunique et/ou aire protégée, aire de repos ou d'hivernage, refuge biologique ou écosystème forestier exceptionnel n'a été répertorié dans la zone de projet.

Selon l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec, trois espèces ont été observées dans le tronçon fluvial du Saint-Laurent de la région de Montréal, soit le necture tacheté (*Necturus maculosus*), le ouaouaron (*Rana catesbeiana*) et la tortue peinte (*Chrysemis picta*). Ces trois espèces sont présentes en milieu aquatique seulement.

Selon les renseignements obtenus auprès du CDPNQ, deux espèces d'herpétofaune à statut particulier seraient présentes à l'intérieur de la zone de projet (communication personnelle, Mélissa Lamoureux, MRN, 28 novembre 2013). Il s'agit de la tortue géographique (*Graptemys geographica*), espèce vulnérable au Québec, et de la couleuvre brune (*Storeria dekayi*), espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec. L'occurrence de ces deux espèces est située à l'extérieur des zones de travaux.

1.9.3 Milieu humain

Fondée en 1910, la ville de Montréal-Est est l'une des 82 municipalités qui composent la CMM (Ville de Montréal-Est, non daté). La superficie de son territoire est de 12,5 km², dont plus de 90 % est dédiée à une importante zone industrielle (Mupenda, 2010).

En 2011, 3 728 habitants ont été recensés à Montréal-Est, ce qui représente 0,2 % de la population totale de la CMM. L'âge médian de la population de Montréal-Est est de 40,4 ans (Ville de Montréal-Est, 2011b). Depuis le recensement de 2006, la population de la ville a reculé de près de 3 %. En 2005, le revenu brut moyen des ménages était de 49 503 \$ (Ville de Montréal-Est, 2011b).

Selon l'enquête nationale de 2011 auprès des ménages sur le territoire de la ville de Montréal-Est, 32,3 % de la population active n'a aucun certificat, diplôme ou grade, 25,5 % de la population active a un diplôme d'études secondaires ou l'équivalent, 23,8 % de la population active a un certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers, 9,2 % de la population active a un certificat ou un diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement d'enseignement non universitaire, 2,2 % de la population active a un certificat ou un diplôme universitaire inférieur au baccalauréat et 6,7 % de la population active a un certificat ou grade universitaire (Statistique Canada, 2013).

En 2009, les principaux employeurs de la ville de Montréal-Est étaient les suivants : Sécurité Kolossal (500 emplois et plus), Xstrata Cuivre Canada (500 emplois et plus), Produits Shell Canada ltée (200 à 499 emplois), Compagnie Américaine de Fer et Métaux inc. (200 à 499 emplois), Brault & Martineau (200 à 499 emplois) et De Luxe Produits de Papier inc. (200 à 499 emplois) (Ville de Montréal-Est, 2011a). Il faut noter que la raffinerie Shell a cessé ses activités en novembre 2010 (Radio-Canada, 2012). Les principales activités industrielles du secteur sont celles reliées au Port de Montréal et aux industries pétrochimiques comme la raffinerie de Suncor Énergie inc., l'usine de récupération de soufre Chemtrade Montréal, le terminal d'Ultramar Limitée, l'affinerie Xstrata ou encore l'usine LSR de GazMétro (Association industrielle de l'est de Montréal, non daté).

Tel que mentionné préalablement, le site 1 et le site 2 ont été aménagés à des fins industrielles. Plus précisément, l'entreprise Imperial Oil a occupé le site 1 sur une période de plus de 80 ans. Elle y opérait un terminal maritime, entreposait et expédiait des produits pétroliers (Golder, 2013c). Deux compagnies pétrolières ont occupé le site 2, soit McColl-Frontenac Oil Inc. et plus tard, Texaco Canada Inc. Ces compagnies ont opéré



des raffineries de pétrole sur une période de plus de 50 ans (Golder, 2013d). Les infrastructures présentes sur ces deux sites ont été démantelées depuis quelques années.

Le site 1 et le site 2 sont situés sur des terrains exploités par l'APM. Plus précisément, le site 1 se trouve dans la catégorie d'affectation du sol "grande emprise de transport" du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (Ville de Montréal, 2004). Cette désignation inclut les infrastructures portuaires. La version préliminaire du Plan d'urbanisme a fait l'objet de consultation par l'entreprise de l'Office de consultation publique de Montréal. Ainsi, il est à noter qu'aucune modification de cette désignation n'est nécessaire dans le cadre de la réalisation du présent projet.

1.10 Principaux impacts appréhendés

Les principaux impacts négatifs et positifs qui seront évalués dans le cadre du projet de CIAM sont présentés brièvement ci-après en fonction des milieux physique, biologique et humain. Ils seront décrits de manière exhaustive dans l'étude des impacts sur l'environnement.

1.10.1 Milieu physique

Concernant le milieu physique, les principaux impacts environnementaux qui seront évalués sont :

- la contamination potentielle du sol et de l'eau en raison de déversements accidentels de produits pétroliers;
- les effets sur la qualité de l'air en raison de l'émission de poussières et d'autres contaminants;
- les effets associés au bruit et aux vibrations provoqués par les activités de construction et d'exploitation.

1.10.2 Milieu biologique

Concernant le milieu biologique, les principaux impacts environnementaux qui seront évalués sont :

- les pertes et les modifications potentielles sur la végétation et les milieux humides en raison de l'aménagement de nouvelles infrastructures, notamment les réservoirs d'entreposage et le pipeline;
- les perturbations potentielles des espèces fauniques causées par la présence humaine, le bruit et les vibrations, ainsi que les pertes et modifications potentielles de l'habitat faunique en raison de l'implantation de nouvelles infrastructures, notamment les réservoirs d'entreposage et le pipeline.

1.10.3 Milieu humain

Pour le milieu humain, les principaux impacts qui seront évalués sont :

- Les retombées socio-économiques potentielles liées à la réalisation du projet et le nombre d'emplois potentiels créés pour la population locale et régionale;
- Les effets potentiels du projet sur le paysage (intégration visuelle du projet dans le paysage);
- Les effets potentiels du projet sur la santé et la sécurité des communautés et des travailleurs.



1.11 Calendrier de réalisation du projet

L'échéancier préliminaire du projet de CIAM est présenté au tableau 1.

Tableau 1 Échéancier préliminaire du projet

Étapes	2014				2015				2016				2017				2018			
	jan. à mars	avr. à juin	juil. à sept.	oct. à déc.	jan. à mars	avr. à juin	juil. à sept.	oct. à déc.	jan. à mars	avr. à juin	juil. à sept.	oct. à déc.	jan. à mars	avr. à juin	juil. à sept.	oct. à déc.	jan. à mars	avr. à juin	juil. à sept.	oct. à déc.
Études techniques et environnementales																				
Processus d'autorisation gouvernementale																				
Travaux civils préliminaires (amélioration des conditions géotechniques du sol)																				
Construction																				
Mise en service																				



2.0 PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Le dimensionnement et le positionnement des réservoirs d'entreposage sur le site 1 ont été conçus de façon à permettre une construction en étapes. En effet, il est prévu d'aménager les six premiers réservoirs de façon à libérer suffisamment d'espace pour permettre éventuellement d'ajouter d'autres réservoirs d'entreposage à même la digue. Ces réservoirs d'entreposage additionnels sont illustrés au croquis préliminaire joints à l'annexe B et leurs capacités sont incluses dans le cadre du présent projet.

3.0 MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Le promoteur prévoit entreprendre des activités d'information et de consultation de la population au printemps 2014. Ces activités sont importantes afin de présenter le projet ainsi que de recueillir les commentaires et les préoccupations de la population à l'égard de celui-ci. Les détails exacts de ces activités ne sont toutefois pas encore déterminés. Des rencontres avec différents intervenants municipaux et organismes du milieu sont également prévues.

4.0 SIGNATURES

CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL

Robert lasenza, ing., M. Ing.
Vice-président

GOLDER ASSOCIÉS LTÉE

Chantal Dancose, M.Sc.
Chargée de projet

Christine Guay, M.Sc.
Associée, Directrice de projet

CD/CG/

\\golder.gds\gal\montreal\actif\2012\1222\12-1222-0040 fsm_mifc ela_pom\5 preparation of deliverables\001-12-1222-0040-rf-rev0\001-12-1222-0040-rf-rev0 - avis de projet.docx



5.0 RÉFÉRENCES

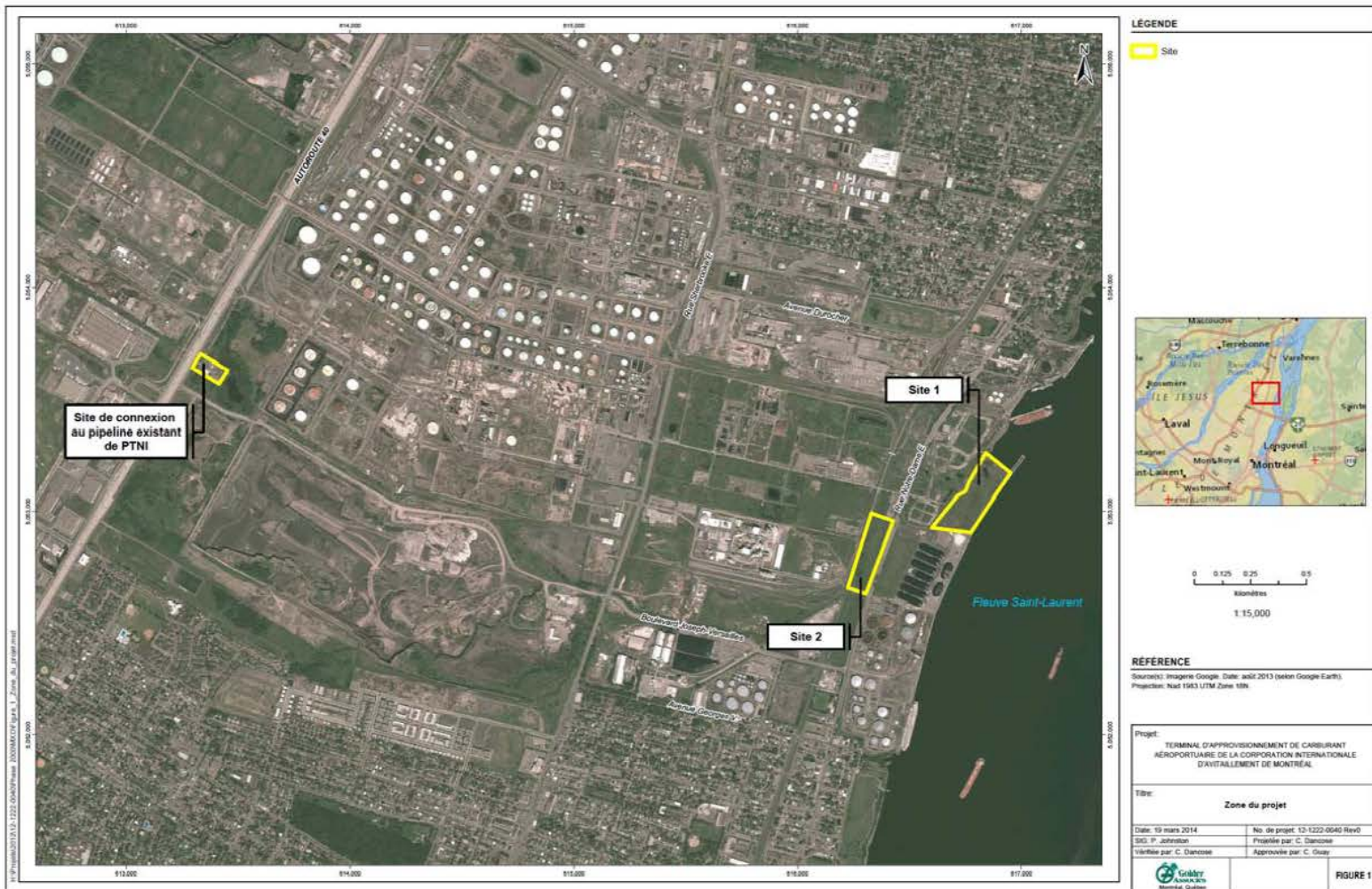
- Armellin, A., Mousseau P. et Turgeon P. 1995. Synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur d'étude Montréal-Longueuil. Environnement Canada – Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent. Rapport Technique. Zone d'intervention prioritaire 9. 196 p.
- Association industrielle de l'est de Montréal. Non daté. Site internet consulté le 5 décembre 2013 : http://www.aiem.qc.ca/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1
- Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec. Non daté. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent. Site Internet consulté le 4 décembre 2013 : <http://www.atlasamphibiensreptiles.qc.ca/>
- Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional. Non daté. Banque informatisée de données. Association québécoise des groupes d'ornithologues, Société québécoise pour la protection des oiseaux, Service canadien de la faune d'Environnement Canada, région du Québec.
- Site internet consulté le 4 décembre 2013: http://www.atlas-oiseaux.qc.ca/index_fr.jsp
- Beaulieu, J., G. Daigle, F. Gervais, S. Murray et C. Villeneuve. 2010. Rapport synthèse de la cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Canards Illimités - Québec et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs. Québec, 60 p.
- Boulet, D. et S. Melançon. Bilan environnemental. Qualité de l'air à Montréal. Rapport annuel 2012. Ville de Montréal, Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, Direction de l'environnement, Division de la planification et du suivi environnemental, RSQA, 8 p.
- Clark, T.H., 1972. Rapport géologique : région de Montréal. Ministère des Richesses Naturelles, Service de l'exploration géologique, Québec.
- Deschamps, G. et G. Breton. 2012. Bilan environnemental. Portrait de la qualité des plans d'eau à Montréal. Rapport annuel 2012. Ville de Montréal, Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, Direction de l'environnement, Division de la planification et du suivi environnemental, RSMA, 12 p.
- Desjardins, S. 2013. Lafarge : 60 emplois dans le quartier. Contrecoeur express. 27 août 2013.
- Site internet consulté le 4 décembre 2013 : <http://www.contrecoeur-express.ca/lafarge-dans-le-quartier-depuis-1970/>
- Golder Associés Ltée. 2013a. Initial Study. Phase II ESA of Lot 1 250 985 (Site 1) in Montréal-East (Québec). Draft. 1er février 2013.
- Golder Associés Ltée. 2013b. Initial Study. Phase II ESA of Lot 1 251 217 (Site 2) in Montréal-East (Québec). Draft. 1er février 2013.
- Golder Associés Ltée. 2013c. Initial Study. Phase I ESA of Lot 1 250 985 (Site 1) in Montréal-East (Québec). Draft. 31 mai 2013.



- Golder Associés Ltée. 2013d. Initial Study. Phase I ESA of Lot 1 251 217 (Site 2) in Montréal-East (Québec). Draft. 31 mai 2013.
- Gouvernement du Canada. Non daté. Données des stations pour le calcul des normales climatiques au Canada de 1971 à 2000. Date de modification : 2013-11-12. Site Internet consulté le 2 décembre : http://climat.meteo.gc.ca/climate_normals/results_f.html?stnID=5415&lang=&dCode=&dispBack=&StationName=&SearchType=&province=&provBut=&month1=12&month2=12&submit=Afficher
- Keyser and Prest, 1982, Map of Surficial Geology of the island of Montreal, Map 1426A, Study 75-27, 1975.
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec, 2013. Normes et critères québécois de qualité de l'atmosphère. Québec. Direction du suivi de l'état de l'environnement. ISBN 978-2-550-68322-3 (PDF). 23 p.
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec, 2009. Rapport d'analyse environnementale pour la première partie du projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est sur le territoire de 28 des 32 municipalités traversées. Direction des évaluations environnementales du MDDEFP. 3 septembre 2009. 83 pages.
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec, 2006. Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent. Note d'instruction 98-01. 23 pages. Site Internet consulté le 2 décembre 2013 : <http://www.mddefp.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/note-bruit.pdf>
- Mupenda, L. 2010. Plan local de développement durable de la ville de Montréal-Est 2013-2015. Ville de Montréal-Est. Site internet consulté le 5 décembre 2013: <http://ville.montreal-est.qc.ca/site2/index.php>,
- Observatoire global du Saint-Laurent. 2010. Source de données : MDDEFP - Réseau de suivi ichtyologique – Poissons d'eau douce. Site internet consulté le 4 décembre 2013 : <http://ogsl.ca/bio/>
- Radio-Canada. 2012. La démolition de la raffinerie de Shell à Montréal-Est débutera bientôt.
- Site internet consulté le 5 décembre 2013: <http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2012/10/02/007-shell-raffinerie-est-montreal-demolition-bientot.shtml>
- Ressources naturelles Canada. Non daté. L'Atlas du Canada. Site Internet consulté le 2 décembre 2013: <http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/index.html>
- Statistique Canada. 2013. Montréal-Est, V, Québec (Code 2466007) (tableau). Profil de l'enquête nationale auprès des ménages (ENM), Enquête nationale auprès des ménages de 2011, produit n° 99-004-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 11 septembre 2013. <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 9 décembre 2013).
- Transports Québec. 2001. Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement. Version finale. Août 2001.



- Ville de Montréal. 2004. Plan d'urbanisme de Montréal. Novembre 2004. Mise à jour : Février 2012. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/120123_affectation_20.pdf
- Ville de Montréal-Est. 2011a. Profil économique. Montréal en Statistiques. Division de la planification urbaine. Direction de l'urbanisme et du développement économique. Ville de Montréal. Édition mai 2013.
- Ville de Montréal-Est. 2011b. Profil sociodémographique. Montréal en Statistiques. Division de la planification urbaine. Direction de l'urbanisme et du développement économique. Service de la mise en valeur du territoire. Ville de Montréal. Édition janvier 2013.
- Ville de Montréal-Est. Non daté. Site Internet consulté le 5 décembre 2013 : http://ville.montreal-est.qc.ca/site2/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=3





LÉGENDE

- Conduite de raccordement
- Site

0 62.5 125 250
mètres
1:12,000

RÉFÉRENCES

Source(s): Imagerie Google. Date: août 2013 (selon Google Earth).
Projection: NAD 1983 UTM Zone 18N.

Projet:

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

Titre:

**Localisation du site 1, du site 2 et de la
conduite de raccordement entre les 2 sites**

Date: 19 mars 2014

No. de projet: 12-1222-0040 Rev0

SIG: P. Johnston

Projeté par: C. Dancose

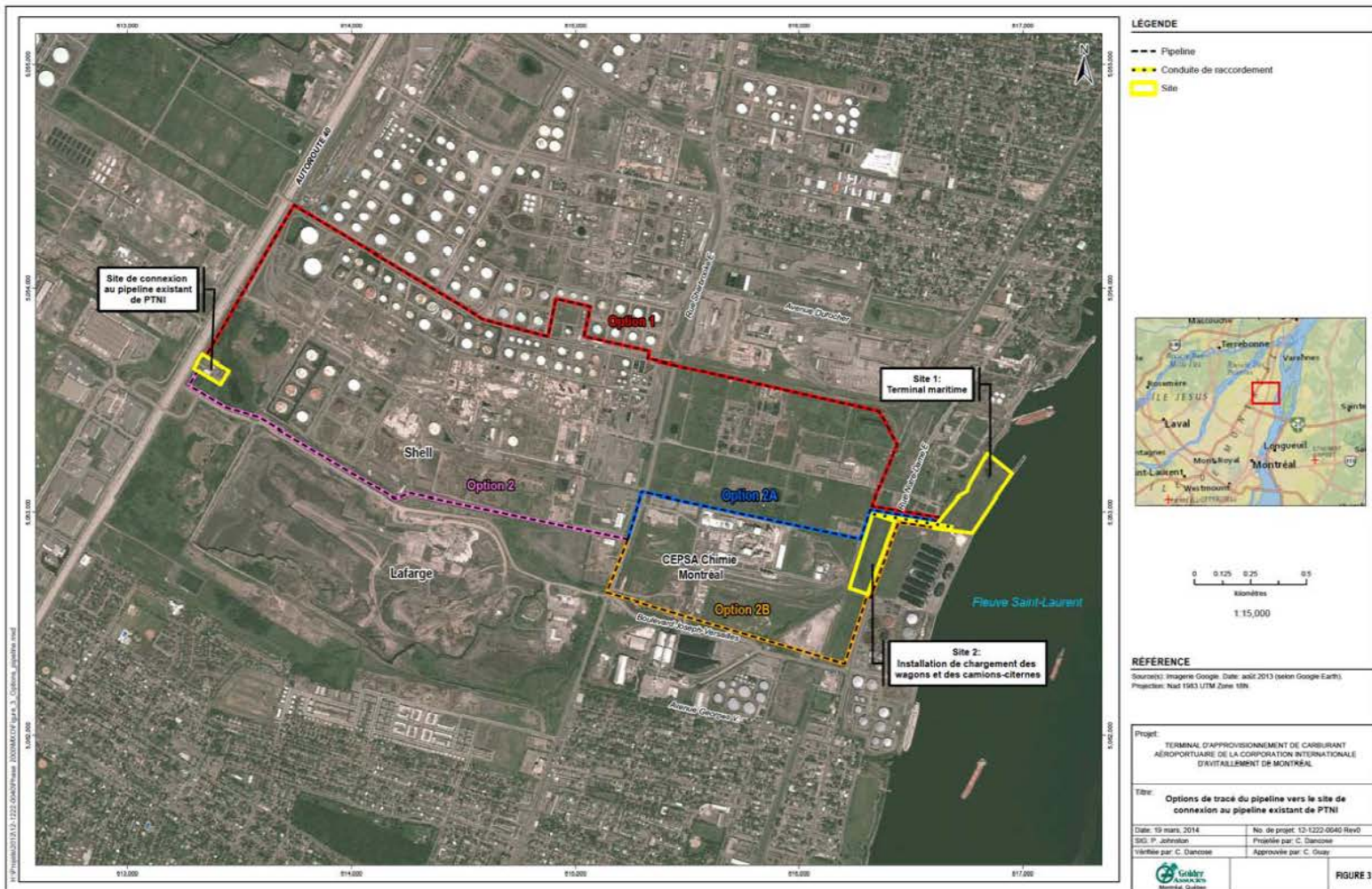
Vérifié par: C. Dancose

Approuvé par: C. Guay



Montréal, Québec

FIGURE 2





ANNEXE A

Photos (site 1 et site 2)



ANNEXE A

Photos (site 1 et site 2)



Photo 1 : Vue partielle de la portion est du site 1 (vue : direction fleuve Saint-Laurent)



Photo 2 : Vue partielle de la portion est du site 1 (vue : direction sud-sud-ouest)



ANNEXE A

Photos (site 1 et site 2)



Photo 3 : Vue en direction du fleuve Saint-Laurent à partir de la limite est du site 1



Photo 4 : Vue en direction ouest sur les compagnies voisines du site 1



ANNEXE A

Photos (site 1 et site 2)



Photo 5 : Vue partielle de la portion nord du site 2



Photo 6 : Vue de la portion sud-est du site 2



ANNEXE A

Photos (site 1 et site 2)



Photo 7 : Vue partielle de la propriété adjacente à l'ouest du site 2



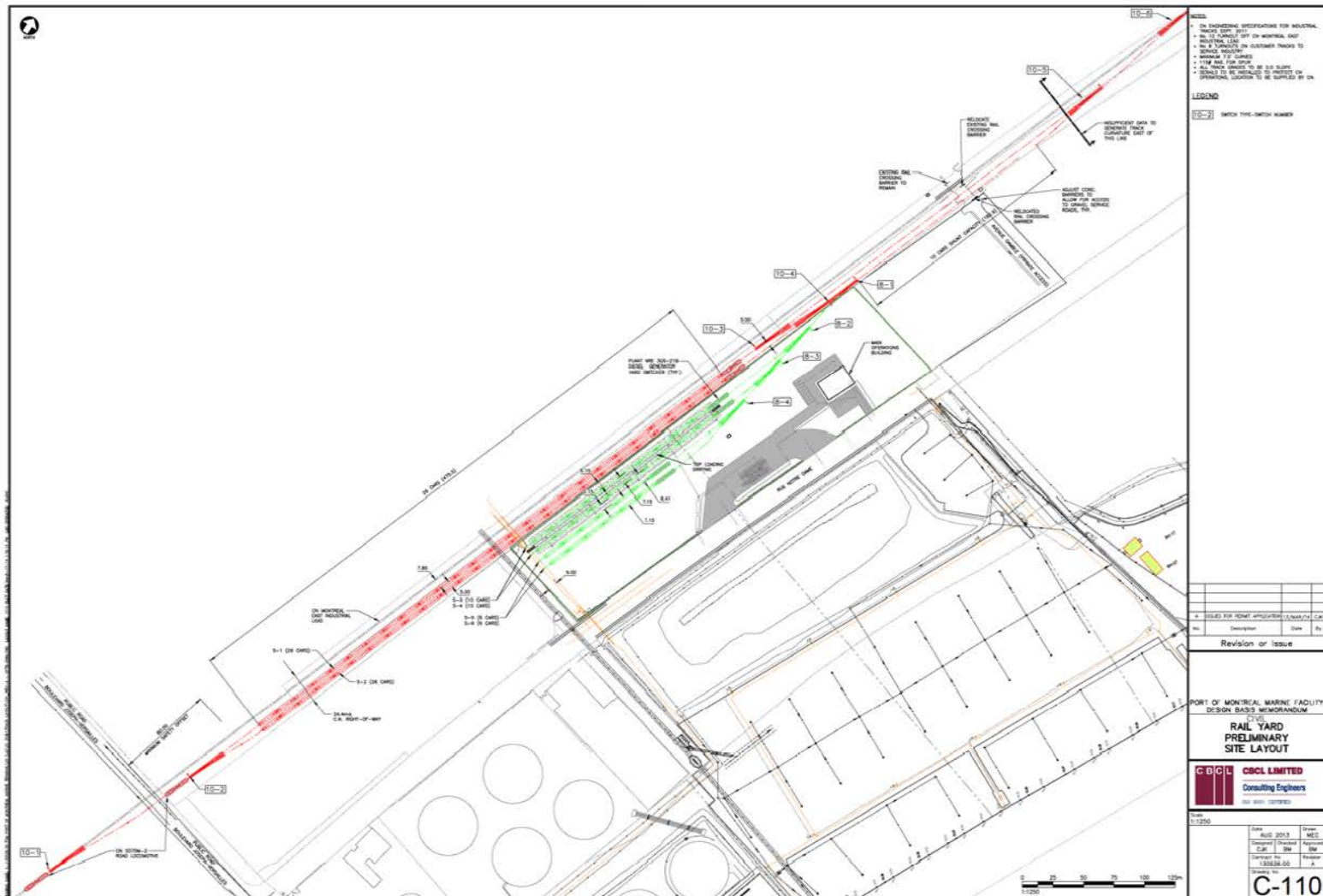
Photo 8 : Vue de la route de gravier le long de la limite sud du site 2. Au sud, un lot vacant (propriété voisine)

\\golder.gds\gal\montreal\actif\2012\1222\12-1222-0040 fsm_mifc eia_pom\5 preparation of deliverables\001-12-1222-0040-rf-rev0\annexe a photos\12-1222-0040-rev0-photos_sites 1 et 2.docx



ANNEXE B

Croquis préliminaires



Chez Golder Associés, nous mettons tout en œuvre pour constituer la firme la plus respectée mondialement pour ses services spécialisés en consultation, en conception et en construction dans les secteurs des sciences de la Terre, de l'environnement et de l'énergie. L'entreprise est la propriété des employés depuis sa création en 1960. Nos objectifs clairs ainsi que le caractère unique de notre culture et de nos façons d'opérer donnent à chacun l'occasion et le pouvoir d'exceller, ce qui attire chez nous les meilleurs spécialistes dans nos domaines d'expertise. Nos professionnels prennent le temps de comprendre les besoins des clients et les contraintes spécifiques rattachées à leurs activités. Nous continuons à étendre notre expertise technique alors que nos effectifs croissent de façon constante, avec des employés qui travaillent à partir de nos nombreux bureaux situés en Afrique, en Asie, en Océanie, en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud.

Afrique	+ 27 11 254 4800
Amérique du Nord	+ 1 800 275 3281
Amérique du Sud	+ 55 21 3095 9500
Asie	+ 86 21 6258 5522
Europe	+ 356 21 42 30 20
Océanie	+ 61 3 8862 3500

solutions@golder.com
www.golder.com

Golder Associés Ltée
9200, boul. de l'Acadie, bureau 10
Montréal (Québec) H4N 2T2
Canada
T: +1 (514) 383 0990

