
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation	Direction régionale de Montréal	Daniel Gagné	19 juillet 2016	1 page.
2.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction de Montréal	Jocelyne Jacques	11 février 2016	2 pages.
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	4 août 2016	3 pages.
4.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	18 décembre 2015	6 pages.
5.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilles Desgagnés	9 décembre 2015	1 page.
6.	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Nicolas Froger	10 décembre 2015	2 pages.
7.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	26 juillet 2016	5 pages.
8.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction de la planification et de la coordination	Marcel Grenier	16 décembre 2015	5 pages.
9.	Ministère des Ressources Naturelles	Direction générale des mandats stratégiques	Marc Leduc	12 juillet 2016	3 pages.
10.	Ministère des Ressources Naturelles	Direction générale des mandats stratégiques	Marc Leduc	16 décembre 2015	4 pages.
11.	Ministère des Transports	Direction de l'Île-de-Montréal	Fadi Moubayed	16 décembre 2015	2 pages.
12.	Ministère des Transports	Direction des inventaires et du Plan métropolitain, Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques	Daniel Donais	13 juillet 2016	1 page.
13.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction générale des relations avec les Autochtones et des initiatives économiques	Lucien-Pierre Bouchard	10 décembre 2015	1 page.
14.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Bureau du sous-ministre adjoint	Jacques Dupont	15 juillet 2016	3 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
15.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique, Service de l'hydrologie et de l'hydraulique	Christine Gélinas	14 décembre 2015	1 page.
16.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Centre d'expertise en analyse environnementale, Direction des expertises et des études	Mélanie Desrosiers Gaëlle Triffault-Bouchet	22 janvier 2016	2 pages.
17.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels	Michel Duquette	25 juillet 2016	3 pages.
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels	Karine Dubé	18 juillet 2016	2 pages.
19.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels	Karine Dubé	17 décembre 2015	6 pages.
20.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels	Hervé Chatagnier	16 novembre 2015	2 pages.
21.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets nordiques et miniers	Mireille Paul	10 février 2016	5 pages.
22.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Geneviève Dufour	20 juillet 2016	1 page.
23.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Martin Joly	8 janvier 2016	1 page.
24.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Line Couillard	6 janvier 2016	2 pages.
25.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en biodiversité	Line Couillard	26 novembre 2015	2 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
26.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des eaux usées	Nancy Bernier	20 mai 2016	2 pages.
27.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des lieux contaminés	Johanne Laberge	3 août 2016	1 page.
28.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des lieux contaminés	Johanne Laberge	28 juillet 2016	4 pages.
29.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des lieux contaminés	Johanne Laberge	19 février 2016	5 pages.
30.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des matières dangereuses et des pesticides	Sylvain Dion	14 janvier 2016	3 pages.
31.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	France Delisle	17 décembre 2015	7 pages.
32.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des programmes	Sergio Cassanaz	29 juillet 2016	3 pages.
33.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des programmes	Étienne Chabot	29 juillet 2016	1 page.
34.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des programmes	Sergio Cassanaz	14 décembre 2015	2 pages.
35.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des programmes	Manon Lacharité	14 décembre 2015	1 page.
36.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale du suivi de l'état de l'environnement, Direction des avis et des expertises	François Houde	28 juillet 2016	3 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
37.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale du suivi de l'état de l'environnement. Direction des avis et des expertises	François Houde	20 juillet 2016	3 pages.
38.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale du suivi de l'état de l'environnement. Direction des avis et des expertises	François Houde	29 avril 2016	7 pages.
39.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale du suivi de l'état de l'environnement. Direction des avis et des expertises	François Houde	17 février 2016	4 pages.
40.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Marilou Tremblay	22 décembre 2015	5 pages.
41.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Service des aires protégées	Agathe Cimon	23 novembre 2015	1 page.
42.	Ville de Montréal	Division du contrôle des rejets industriels, Service de l'environnement.	Gabriel Chevretils	1 ^{er} août 2016	1 page.
43.	Ville de Montréal	Service de l'environnement, Division Contrôle des rejets industriels	Gabriel Chevretils Jamil Jimmy Dib	27 juillet 2016	2 pages.
44.	Ville de Montréal	Service de l'environnement, Division du contrôle des rejets industriels	Sébastien Wagner Paula Urria	19 janvier 2016	2 pages.

Montréal, le 19 juillet 2016

Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la
Corporation Internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de
la municipalité de Montréal-Est
(Dossier 3211-04-056)**

Monsieur le Directeur,

Nous avons pris connaissance du document contenant les réponses aux questions et commentaires que vous nous avez fait parvenir le 30 juin 2016, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, et nous vous en remercions.

Notre analyse porte uniquement sur les impacts de nature économique. Nous estimons que les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable. Par conséquent, nous n'avons aucun commentaire à soumettre.

Si vous désirez obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec M^{me} Josée-Anne Richard, de la Direction régionale de Montréal, au numéro de téléphone 514 499-2199, poste 5250.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,



Daniel Gagné

DG/yh



Le 11 février 2016

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boulevard 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
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
(dossier 3211-04-056)**

Monsieur le Directeur,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire situé à Montréal-Est, élaboré par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal et transmis le 18 novembre 2015 à la Direction régionale de Montréal du ministère de la Culture et des Communications (MCC).

Sur la base des documents soumis à l'attention du MCC et sur les sujets qui relèvent de ses champs de compétence, nous sommes favorables au projet et nous convenons de sa recevabilité en ce qui concerne les variables qui relèvent de nos responsabilités.

Le MCC tient à souligner qu'en raison des très faibles probabilités de retrouver des vestiges archéologiques sur les sites du projet, toute supervision archéologique ou intervention archéologique préalable apparaîtraient superflues.

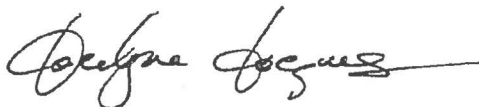
Cette position repose sur la compatibilité des objectifs de conservation du patrimoine québécois poursuivis par la *Loi sur le patrimoine culturel* et le MCC. Le Ministère tient à rappeler au promoteur, qu'en vertu de l'article 74 de la *Loi sur le patrimoine culturel*, il doit être tenu informé de toutes les découvertes archéologiques, qu'elles surviennent dans le contexte de fouilles archéologiques, ou lors de découvertes fortuites.

... 2

Pour de plus amples renseignements relatifs à cet avis, vous pouvez communiquer avec M. Mark Elsworthy au 514 864-8927.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

La directrice adjointe,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jocelyne Jacques', with a long horizontal flourish extending to the right.

Jocelyne Jacques

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Québec, le 4 août 2016

Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
675, boulevard 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 sur le territoire de la municipalité
de Montréal-Est
(Dossier : 3211-04-456)**

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 30 juin dernier, nous vous transmettons notre avis quant à la recevabilité des réponses aux questions et commentaires adressés au promoteur du projet mentionné en objet. Cet avis se base sur l'analyse de la Direction de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Nous considérons les documents soumis comme recevables d'un point de vue de santé publique à la condition que le promoteur réponde, idéalement avant le début des audiences publiques, au commentaire de la DSPublique portant sur les risques technologiques. Vous retrouverez le détail de ce commentaire dans l'avis joint à cet envoi.

Espérant le tout à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,


Marion Schnebelen, M. Sc.

MS/PGR/ml

p. j.



PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 3 août 2016

Madame Marion Schnebelen
Direction générale de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075 chemin Sainte-Foy, 12^e étage
Québec (Québec), G1S 2M1

Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)

Madame,

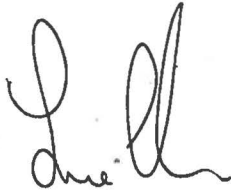
Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance du document « Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ».

A l'analyse du complément d'étude, nous jugeons l'étude présentée par le promoteur comme étant recevable.

Nous aimerions cependant recevoir, idéalement avant le début de la consultation publique une précision relativement au point suivant. Le tableau QC-18-1 présente différents scénarios et certains (1 et 3) pourraient se rapprocher d'un scénario normalisé. Toutefois, le niveau risque et les conséquences ne semblent avoir été analysés que sur l'aspect du volume du déversement.

Est-ce qu'on doit en déduire qu'il n'y a pas de conséquence pour la santé humaine avec ces scénarios?

Veuillez recevoir, Madame Schnebelen, mes plus sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Lefebvre', with a stylized, cursive script.

Luc Lefebvre, M.Sc., Toxicologue
Service Environnement urbain et
Saines habitudes de vie



Direction générale
de la santé publique

PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Québec, le 18 décembre 2015

Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
675, boulevard 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 sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
Dossier: 3211-04-456

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 16 novembre dernier, nous vous transmettons notre avis quant à la recevabilité de l'étude d'impact relative au projet mentionné en objet. Cet avis se base sur l'analyse de la Direction de santé publique (DSP) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Afin de pouvoir considérer l'étude d'impact comme recevable d'un point de vue de santé publique, le promoteur devra répondre aux questions et prendre en considération les différents commentaires adressés par la DSP et portant sur les risques technologiques et la qualité de l'air ambiant. Vous retrouverez le détail de ces question et commentaires dans l'avis de la DSP joint à cet envoi.

Espérant le tout à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,

Marion Schnebelen, M. Sc.

MS/PGR/ac

p. j.



PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 14 décembre 2015

Madame Marion Schnebelen
Direction générale de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075 chemin Sainte-Foy, 12^e étage
Québec (Québec), G1S 2M1

Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance des deux volumes du rapport principal du projet cité en rubrique. Tel que mentionné dans votre demande, nous avons analysé les documents d'un point de vue santé publique afin d'évaluer la recevabilité de l'étude d'impact. Notre préoccupation a porté plus particulièrement sur deux volets soit : le volet des risques technologiques et de la qualité de l'air ambiant.

Risques technologiques

Au niveau du volet des risques technologiques, nous avons quelques questionnements. Un scénario normalisé pour le site 1 impliquant le plus gros réservoir a été présenté à la section 8.6 de l'étude, toutefois on ne retrouve pas l'équivalent pour le bateau à quai ou encore pour un wagon-citerne au site 2.

Aux pages 264 et 265, il est mentionné qu'« une réserve de mousse pour le combat d'incendie compatible avec celles utilisées par Suncor et Énergie Valero inc. sera conservée sur le Site 1 » et « qu'il est prévu de conclure des ententes d'entraide avec les industries de l'est de Montréal pour partager les ressources d'intervention ». Doit-on en comprendre que le volume de mousse de réserve pour le combat incendie sera constitué de matériel

provenant des trois entreprises? Si oui, quels seront les délais de mobilisations de ces ressources vers le site de CIAM advenant un incendie?

À la page 276, on présente un historique des accidents sur la base des accidents qui sont survenus au cours des cinq dernières années aux aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel. Pourquoi cette revue des accidents n'a pas pris en considération les activités qui se sont déroulées au cours des dernières années au terminal maritime d'IMTT-Québec du Port de Québec? Il nous semble que l'activité au Port de Québec est similaire à celle du projet à l'étude et qu'une rétrospective des accidents des dernières années serait plus révélatrice.

À la section 8.6.2, on présente les conséquences potentielles d'un scénario alternatif de débordement d'un réservoir de réception lors du déchargement d'un navire. On constate que la zone de surpression de 3 psi atteindrait une distance de 65 mètres et que cette zone comprend d'autres réservoirs. Est-ce que des effets domino sont possibles?

À la section 8.6.4, on présente les conséquences potentielles d'un scénario alternatif de Boil-over d'un réservoir. Au tableau 8-37, on présente les zones d'impact pour les différentes charges thermiques et le temps nécessaire pour le déclenchement du boil-over. Nous aimerions savoir si d'autres actions seront mises en place pour vider le réservoir lors d'un incendie, et si tel est le cas comment ces activités agiront sur les temps de déclenchement.

À l'annexe L du document 2, on présente le plan préliminaire des mesures d'urgence et de sécurité avec une série de schémas d'intervention pour les différents événements pouvant survenir. Pour tous ces schémas, on amorce l'analyse avec une boîte mentionnant « Alerter selon le besoin... » différentes organisations. Le libellé laisse entendre que l'alerte de ces organisations est modulable et aléatoire. Il est important de mentionner que des obligations légales exigent que certains organismes soient informés, alertés ou notifiés lorsque ces événements se produisent. Il serait important que les schémas reflètent ces obligations légales.

Qualité de l'air ambiant

- *Enquête TOPO*

À la section 6.4.3 Santé des populations, le texte décrit les résultats de l'enquête TOPO 2012 (ASSSM, 2015). Certains éléments de précision pourraient être ajoutés afin de dresser un portrait plus complet des résultats pour les citoyens de l'est de Montréal.

Ainsi, le Tableau 6-15 présente les taux de maladies chroniques pour le CSSS Pointe-de-l'Île, en indiquant que ce territoire possède le plus haut taux de personnes ayant au moins une maladie chronique. Tel que mentionné, plusieurs déterminants de la santé vont influencer la présence de maladies chroniques chez la population, dont certaines habitudes de vie ou caractéristiques de la population qui peuvent être plus présentes sur le territoire comparativement à l'ensemble de l'Île de Montréal, tel que mentionné à la page 182 (ex. tabagisme, activité physique, obésité et embonpoint).

Par exemple, sur l'Île de Montréal, la prévalence des maladies pulmonaires obstructives chroniques, des maladies cardiovasculaires et du cancer (maladies énumérées au Tableau 6-15) sont plus élevées parmi les fumeurs comparativement aux personnes n'ayant jamais fumé (TOPO 2012, portrait local du tabagisme – CSSS Pointe-de-l'Île). Cependant, en ce qui a trait aux taux de tabagisme sur le territoire du CSSS Pointe-de-l'Île, celui-ci (19,9%), ne diffère pas significativement du taux pour l'ensemble de l'Île de Montréal (18,9%). Par contre, d'après l'étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais de 6 mois à 12 ans (ASSSM, 2011), le CLSC Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est possède le plus fort pourcentage de mères ayant fumé ou ayant été exposées à la fumée secondaire durant la grossesse sur toute l'Île de Montréal (environ 40 % comparativement à 20 % en moyenne).

- *Études sur les problèmes respiratoires dans l'est de Montréal*

Dans un deuxième temps, la section 6.4.3 présente les conclusions de l'étude de Kosatsky et coll., 2004 portant sur les facteurs de risques en lien avec les maladies respiratoires chez la population de l'est de Montréal. En effet, pour la période entre 1996 et 2005, il avait été constaté que les taux d'hospitalisations et de consultations à l'urgence et en cabinets pour des problèmes respiratoires chez les enfants de moins de 2 ans étaient plus élevés que les taux pour l'Île de Montréal. Cette conclusion est présentée à la page 183.

Il pourrait être mentionné que suite à ce constat, le BAPE a recommandé à la Direction régionale de santé publique d'évaluer l'impact des émissions du secteur industriel de l'Est sur la santé respiratoire des enfants de Pointe-aux-Trembles, Mercier-Est et Anjou (Kosatsky et al., 2007).

L'étude de Kosatsky 2007 effectuée en réponse aux recommandations du BAPE indique que l'exposition journalière aux émissions industrielles entre 1996 et 2005 n'était que très faiblement associée aux visites à l'urgence et hospitalisations pour problèmes respiratoires. En effet, il a été conclu que d'autres facteurs devaient nécessairement expliquer le taux d'hospitalisations plus élevé qui avait été constaté pour l'est de Montréal, comparativement à l'ensemble de l'Île de Montréal.

Pour faire suite à ces résultats, l'étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais de 6 mois à 12 ans (ASSSM, 2011) a identifié les différents facteurs de risques en lien avec les maladies respiratoires chez les enfants. D'après cette étude, les principaux facteurs environnementaux agissant sur la présence de maladies respiratoires chez les enfants sont l'exposition à la fumée in utero, l'absence d'allaitement et l'exposition à des problèmes d'humidité excessive et de moisissures dans les milieux de vie.

Finalement, à la page 183, il est mentionné qu'entre 1996 et 2001, les niveaux de certains polluants étaient plus élevés à Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est. Toutefois, il pourrait être précisé que le portrait de qualité de l'air dans l'est de Montréal diffère aujourd'hui en ce qui a trait aux concentrations de divers polluants.

À ce titre, le réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal (RSQA) possède plusieurs stations de mesures de la qualité de l'air sur son territoire et dresse un bilan annuel de la qualité de l'air pour les différentes stations. D'après les échantillonnages

réalisés dans l'est de Montréal, les résultats indiquent qu'il y a eu une diminution importante des polluants de 2000 à 2012 (Bilan RSQA, 2012).

Polluant	Concentration moyenne sur 24 hrs (ug/m3)		
	2000	2012	
SO ₂	15,8	5,2	Diminution de 67 %
H ₂ S	14,0	1,7	Diminution de 88 %
NO ₂	28,2	17,2	Diminution de 39 %
NO	17,3	4,1	Diminution de 76 %

Tiré du Bilan environnemental de la 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, 8p.

- *Modélisation de la qualité de l'air*

Dans l'Annexe H *Résultats de la modélisation pour la qualité de l'air*, les tableaux 3 et 4 présentent les caractéristiques des sources ponctuelles ou des sources volumiques et les contaminants modélisés pour chaque source. Ainsi, les pertes lors du transfert de carburant ont été modélisées pour le parc de stockage (réservoirs 1 à 8), pour l'aire de remplissage pour les camions-citernes et l'aire de remplissage pour les wagons-citernes. Les composantes du carburant modélisées sont les suivantes: éther de diéthylène glycol monométhylque, éthylbenzène, naphthalène et toluène.

Nous en déduisons que les produits modélisés sont les principales composantes du carburant JET A et JET A-1. Aussi, les fiches signalétiques (Annexe C) mentionnent globalement la présence de ces substances dans les additifs (agent antigel et agent anti-statique). La section 4.3 *Propriétés et caractéristiques des carburants*, fait aussi une brève description de la composition du carburant:

« Ils contiennent principalement des hydrocarbures aliphatiques renfermant de 9 à 16 atomes de carbone, et la norme canadienne CAN/CGSB-3.23-2012 (Carburacteur d'aviation (grade JET A et JET A-1)) limite à 25 % la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques. Il est important de noter cependant que le kérosène est un mélange complexe d'hydrocarbures et que sa composition exacte dépend de la source de pétrole brut à partir duquel il a été produit et des méthodes de raffinage employées. »

Toutefois, il aurait été intéressant que le promoteur décrive plus précisément les substances qui entrent dans la composition du mélange JET A et JET A-1, ainsi que le pourcentage attribuable à chaque composante du mélange. De ce fait, le promoteur pourrait préciser les raisons qui ont menées au choix des quatre substances retenues pour la modélisation des émissions atmosphériques.

Veuillez recevoir, Madame Schnebelen, nos meilleures salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Lefebvre'.

Luc Lefebvre, M.Sc., Toxicologue
Secteur Environnement urbain et
Saines habitudes de vie

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Karine Price'.

Karine Price M.Sc., Toxicologue
Coordonnatrice professionnelle
Secteur Environnement urbain et
Saines habitudes de vie



Le 9 décembre 2015

Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est
(3211-04-056)

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 16 novembre 2015 demandant à notre direction de commenter l'étude d'impact déposée pour Corporation internationale d'avitaillement de Montréal pour son projet cité en rubrique, nous avons examiné ce document. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact est complète et, par conséquent, recevable.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec Mme Isabelle Michel, responsable à notre direction régionale du suivi de ce dossier d'évaluations environnementales. Vous pouvez joindre Mme Michel par téléphone au 514 873-1300, poste 42609, ou par courriel à isabelle.michel@misp.gouv.qc.ca.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Chatagnier, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur régional,

Gilles Desgagnés

GD/IM/sp

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des opérations
Monsieur Marc Morin, directeur du service de la prévention et de la planification
Madame Isabelle Michel, conseillère en sécurité civile



Montréal, le 10 décembre 2015

Par courriel

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
(Dossier 3211-04-056)**

Monsieur le Directeur,

À votre demande, la Direction des affaires métropolitaines du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (DAM-MAMOT) a examiné l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) de novembre 2015, concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire.

L'ÉIE informe que la construction d'un nouveau terminal d'approvisionnement à Montréal-Est vise à faciliter l'alimentation en carburant des compagnies aériennes actives dans les aéroports de Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal), MacDonald-Cartier (Ottawa) et Pearson (Toronto). À l'heure actuelle, le carburant importé transige par le port de Québec pour ensuite être acheminé par train, barge et/ou camion aux aéroports de Montréal et Ottawa et Toronto. Selon l'ÉIE, la construction d'un nouveau terminal situé plus près des trois aéroports concernés permettrait de diversifier les moyens de distribution, notamment par l'utilisation d'un pipeline. Ce projet aurait pour effet d'améliorer la sécurité et la fiabilité de l'avitaillement en carburant, en plus d'en réduire les coûts.

Le projet comprend un premier site composé du terminal maritime et de réservoirs d'entreposage de carburant et un second site dédié au chargement des wagons et des camions-citernes. Un pipeline d'environ 5 km est également prévu, afin de relier le premier site au pipeline desservant l'aéroport de Montréal (pipeline Trans-Nord).

La présente note expose l'analyse de recevabilité de l'ÉIE, à la lumière de la directive publiée en avril 2014 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) qui en précise la nature, la portée et l'étendue.

Commentaires généraux

La DAM-MAMOT tient d'abord à souligner l'importance que l'ÉIE accorde aux activités d'information et de consultation menées auprès des acteurs du milieu. Entre novembre 2014 et décembre 2015, la tenue de rencontres et de journées portes-ouvertes a permis au promoteur d'échanger avec près de 120 personnes, notamment des citoyens, des élus et des représentants de divers organismes locaux.

Notons également que l'ÉIE se réfère aux différents outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur dans l'aire d'étude, notamment le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et le règlement de zonage de la Ville de Montréal-Est.

Considérant ce qui précède, la DAM-MAMOT est d'avis que l'ÉIE répond à la directive du MDDELCC. Cette dernière pourrait cependant être bonifiée en ajoutant des informations relatives au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal-Est et en se référant au document intitulé *Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires*, publié par la CMM.

En espérant le tout conforme à votre demande, veuillez recevoir, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le directeur par intérim,


Nicolas Froger

c. c. Monsieur Charles-Olivier Laporte, Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, MDDELCC

Le 26 juillet 2016

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 30 juin 2016 concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (3211-04-056).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), l'étude d'impact est jugée recevable. Toutefois, deux engagements sont demandés à l'initiateur du projet, lesquels sont décrits dans l'avis ci-joint.

Pour toute question, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-Simon Fortin, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

Veuillez accepter, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Marcel Grenier

MG/JSF/lc

p. j. Avis du MFFP

Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est – 2^e recevabilité

Avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

V/R : 3211-04-056 – N/R : 20151119-25 – 2^e action

1. CONTEXTE

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a procédé à l'analyse de cette étude d'impact réalisée dans le cadre de l'implantation d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est. Pour ce faire, le MFFP a pris connaissance des documents suivants :

- Golder Associés – Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Compléments de l'étude d'impact sur l'environnement- Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Juin 2016;
- Golder Associés – Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Errata – Évaluation Environnementale de site phase II du lot 1 250 985 (site 1).

2. ANALYSE ET COMMENTAIRES

Éléments fauniques

Commentaires généraux

En fonction des champs de compétence du MFFP (faune et forêt) et au meilleur de sa connaissance, il est constaté que les éléments requis par la directive ont été traités. Cette étude d'impact, avec les précisions reçues, est jugée recevable par le MFFP conditionnellement à la prise d'engagements formels par l'initiateur en ce qui a trait à la couleuvre. Vous trouverez ci-dessous des questions et commentaires sur la faune et ses habitats. Le MFFP devra évaluer les engagements de l'initiateur du projet qui lui seront transmis.

Commentaires spécifiques

6.3. Milieu biologique

Section 6.3.4. Mammifères, herpétofaune et oiseaux

Commentaires du MFFP portant sur la réponse à la question QC-62

L'initiateur a bien effectué un inventaire de couleuvres, cependant celui-ci ne respecte pas le protocole standardisé fourni par le MFFP à la question QC-62. De plus, il n'a pas été soumis au MFFP pour approbation. Il est important de préciser que le protocole standardisé requiert au moins six visites distinctes dont trois dans les conditions climatiques idéales au printemps et à l'automne. L'initiateur a, quant à lui, effectué une seule journée d'inventaire, le 21 avril 2016. Même dans les conditions climatiques idéales, une seule visite ne peut pas constituer un inventaire représentatif qui permet de conclure à l'absence de l'espèce visée dans le milieu à l'étude. La visite réalisée le 21 avril 2016 peut permettre d'identifier la présence d'hibernacle potentiel, mais elle ne correspond pas à l'utilisation de l'habitat par les couleuvres au cours de son cycle vital estival. Celui-ci inclut de nombreux déplacements pour se nourrir et donner naissance aux jeunes. L'absence de détection des couleuvres dans ces circonstances ne permet donc pas de statuer si les couleuvres sont présentes ou non dans ces milieux.

L'initiateur doit compléter les inventaires sur la couleuvre brune débutés le 21 avril 2016 afin de statuer sur la présence ou l'absence de la couleuvre dans la zone des travaux. Pour ce faire, l'initiateur doit réaliser des inventaires additionnels (cinq jours) en respectant le protocole standardisé fourni avec la question QC-62 et en transmettant pour approbation le plan d'échantillonnage à la spécialiste responsable de ces espèces, en l'occurrence M^{me} Nathalie Tessier (nathalie.tessier@mffp.gouv.qc.ca) de la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval du MFFP.

Advenant la présence de couleuvres dans la zone des travaux ou le refus de poursuivre les inventaires, l'initiateur doit mettre en place des mesures d'atténuation telles que mentionnées dans la réponse à la question QC-62 :

« Quelques semaines avant le début des travaux de construction prévus au cours de 2017, la CIAM procédera à la pose d'abris temporaires aux Sites 1 et 2, afin de permettre la capture de couleuvres et de les relocaliser, s'il y a lieu. Une vérification des abris temporaires sera effectuée à plusieurs reprises ainsi qu'une recherche active de couleuvres aux Sites 1 et 2. Afin de réaliser ce travail, une demande de permis à des fins scientifiques, éducatives ou de gestion de la faune (Permis SEG) sera transmise au MFFP un minimum de dix jours avant le début de la pose d'abris temporaires. ».

Le MFFP est en accord avec la mesure de mitigation proposée par l'initiateur, cependant l'initiateur doit s'engager à réaliser les mesures de mitigation proposées et à effectuer un plan de captures et de relocalisation des couleuvres qui doit être approuvé au préalable par le MFFP. Le plan doit contenir le protocole pour la capture des individus, incluant la période de captures (qui doit être propice pour l'observation des couleuvres, qui doit inclure au minimum six visites et qui doit se poursuivre jusqu'à l'absence de captures de couleuvres pendant au moins quatorze jours consécutifs) et au moins un site pour relocaliser les individus (hibernacle et enclos à construire). Le plan doit être transmis par l'initiateur à la spécialiste responsable de ces espèces, en l'occurrence M^{me} Nathalie Tessier (nathalie.tessier@mffp.gouv.qc.ca) de la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval du MFFP.

7.0. Identification et analyse des impacts sur l'environnement

7.1.1. Identification des sources potentielles d'impact

Commentaires du MFFP portant sur la réponse à la question QC-14

Bien que la navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent et la sélection des navires soient des activités connexes au projet de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM), il demeure néanmoins que le projet de la CIAM va engendrer l'augmentation de la circulation des navires pétroliers dans le corridor fluvial entre Québec et Montréal en raison du choix du site d'implantation du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est. Ce tronçon du fleuve se caractérise notamment par la qualité des habitats fauniques présents, mais également par la vulnérabilité de ceux-ci face à un incident impliquant notamment un déversement d'hydrocarbures.

Nous réitérons notre questionnement à l'effet que l'initiateur doit présenter une analyse du risque lié au transfert des activités d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la région de Québec vers Montréal-Est, et ce, au regard de la faune et de ses habitats, notamment face à l'augmentation de la circulation des navires pétroliers dans le corridor fluvial entre Québec et Montréal.

9. Surveillance et suivis environnementaux

Le promoteur doit préciser les suivis environnementaux prévus pour la faune et ses habitats dans le cadre de ce projet, suivant son engagement en lien avec la présence de la couleuvre brune dans la zone des travaux.

Éléments forestiers

Non applicable en raison de l'absence de forêt sur le site du projet.

3. RECOMMANDATIONS

Le MFFP recommande que cette étude d'impact soit jugée recevable conditionnellement à la prise d'engagements formels par l'initiateur en ce qui a trait à la couleuvre, soit :

1. L'initiateur doit compléter les inventaires sur la couleuvre brune débutés le 21 avril 2016 afin de statuer sur la présence ou l'absence de la couleuvre dans la zone des travaux.
2. L'initiateur doit s'engager à réaliser les mesures de mitigation proposées pour les couleuvres et à effectuer un plan de captures et de relocalisation de celles-ci qui doit être approuvé au préalable par le MFFP.

Le MFFP devra évaluer les engagements de l'initiateur du projet qui lui seront transmis.

PERSONNES-RESSOURCES

Toute question selon les domaines d'activité peut être adressée à :

M^{me} Nathalie Tessier

Direction de la gestion de la faune de l'Estrie,
de Montréal, de la Montérégie et de Laval
Téléphone : 450 928-7608, poste 310

M. Steve Garceau

Direction de la gestion de la faune de l'Estrie,
de Montréal, de la Montérégie et de Laval
Téléphone : 450 928-7608, poste 348

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-Simon Fortin**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

Le 16 décembre 2015

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 16 novembre 2015 concernant un Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la Municipalité de Montréal-Est (3211-04-056).

Après analyse par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), je vous invite à prendre connaissance de l'avis ci-joint contenant nos questions et commentaires à l'initiateur. La prochaine version du document d'étude d'impact permettra de juger de la recevabilité de cette dernière.

Pour toute question, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Jean-Simon Fortin, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

Veuillez accepter, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Marcel Grenier

MG/JSF/lc

p. j. Avis du MFFP

Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la Municipalité de Montréal-Est – 1^{re} recevabilité

Avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

V/R : 3211-04-056 – N/R : 20151119-25

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a procédé à l'analyse de cette étude d'impact réalisée dans le cadre de l'implantation d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la Municipalité de Montréal-Est. Pour ce faire, le MFFP a pris connaissance des documents suivants :

Golder Associés

- Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la Municipalité de Montréal-Est
- Étude d'impacts sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.
- Rapport principal – Volume 1 de 2, 2 de 2 et annexes Novembre 2015.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Éléments fauniques

En fonction du champ de compétence du MFFP et au meilleur de sa connaissance, il est constaté que les éléments requis par la directive ont été traités. Cependant, quelques éléments nécessitent des précisions additionnelles. Cette étude d'impact, telle que présentée, est jugée non recevable par le MFFP. Vous trouverez ci-dessous des questions et commentaires sur la faune et ses habitats. Le MFFP réévaluera la recevabilité de ce projet à la lumière des réponses aux questions et commentaires qui seront transmis.

COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

4.0 Description du projet

4.1 Limites du projet et activités connexes

Question 1

Selon le promoteur (p. 48), le projet n'inclut aucun travail dans le fleuve ni de travaux de réfection du quai existant, ni de travaux de dragage. Est-ce que le promoteur envisage des modifications sur le drainage du terrain au site 1 qui pourraient avoir une incidence sur

l'habitat du poisson compte-tenu du potentiel de contamination par le ruissellement de produit pétrolier vers le fleuve Saint-Laurent?

6.0 Description du milieu récepteur

6.3 Milieu biologique

Section 6.3.2 Poisson et son habitat

Le promoteur a pris en compte, dans son étude d'impact, les informations fauniques transmises par le Ministère concernant le poisson et son habitat. En raison de la nature des travaux qui sont prévus dans le cadre du projet (voir Question 1), cette composante a été décrite de façon satisfaisante.

Section 6.3.4. Mammifères, herpétofaune et oiseaux

Le promoteur a pris en compte, dans son étude d'impact, les informations fauniques transmises par le Ministère concernant les mammifères, l'herpétofaune et les oiseaux. La description biologique de cette composante a été décrite de façon satisfaisante. Toutefois, le MFFP considère que le site présente un potentiel intéressant pour les couleuvres. Celles-ci, notamment la couleuvre brune, peuvent utiliser des habitats hautement perturbés en milieu anthropique. Donc, même si l'habitat ne semble pas naturel et de faible qualité à l'œil humain, plusieurs espèces sont susceptibles d'être présentes. Les amoncellements de débris, même temporaires, sont fréquemment utilisés par les couleuvres comme abri. Celles-ci utilisent également les milieux ouverts qui sont des habitats importants dans le cycle vital des couleuvres.

Le MFFP est d'avis que le promoteur devrait procéder à des inventaires de couleuvres dans la zone des travaux. L'utilisation des protocoles standardisés du Secteur de la faune et des parcs du Ministère pour ce type d'inventaire est nécessaire afin d'améliorer la qualité et la représentativité des inventaires. La réalisation des inventaires doit être exécutée par des gens qualifiés dans le domaine. De plus, afin de s'assurer de la qualité des résultats, les plans d'échantillonnage devront être approuvés au préalable par une spécialiste responsable de ces espèces, en l'occurrence, M^{me} Nathalie Tessier (nathalie.tessier@mffp.gouv.qc.ca) de la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval.

Advenant la présence confirmée de couleuvres brunes dans ce secteur, les pertes d'habitats devront être prises en compte dans l'évaluation des impacts et des mesures de mitigation devront être prévues pour déplacer, dans les limites de leur habitat, les individus présents dans la zone des travaux.

Ces protocoles sont disponibles sur le site FTP suivant :

ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises/

Section 6.3.4 Espèces à statut particulier

Les commentaires sur la couleuvre brune émis dans la section précédente s'appliquent également à cette section.

7.0 Identification et analyse des impacts sur l'environnement

7.1.1 Identification des sources potentielles d'impact

Question 2

Nous constatons qu'une composante importante dans l'identification des sources potentielles d'impact a été négligée dans l'étude d'impact, soit l'augmentation de la circulation des navires pétroliers dans le corridor fluvial entre Québec et Montréal, en raison du choix du site d'implantation du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est. Selon les évaluations présentées au tableau 4.2 (p. 54), 24 à 36 navires pétroliers de plus annuellement, contenant chacun de 30 à 55 millions de litres de carburant, vont emprunter le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Malgré les aides à la navigation qui ont été implantées sur ses rives et les technologies modernes (GPS, radar), le fleuve Saint-Laurent demeure une des voies navigables les plus dangereuses au monde. Ce tronçon du fleuve se caractérise notamment par la qualité des habitats fauniques présents, mais également par la vulnérabilité de ceux-ci face à un incident impliquant notamment un déversement d'hydrocarbures.

Il est recommandé que le promoteur analyse le risque lié à l'augmentation de la circulation des pétroliers dans le fleuve en regard de la faune et de ses habitats.

De plus, il est souhaité que le promoteur présente les mesures de gestion du risque qui sont en place en lien avec ce type de transport afin de protéger adéquatement les habitats fauniques du Saint-Laurent.

7.1.2 Sélection des composantes environnementales

Le choix des composantes du milieu biologique a été traité de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'espèce à statut particulier à surveiller sur les sites 1 et 2 est principalement la couleuvre brune.

7.2.2.2 Mammifères, herpétofaune et oiseaux

Le promoteur doit effectuer les inventaires de couleuvres sur les sites des travaux afin de valider la présence de celles-ci avant de statuer sur l'intensité et l'étendue de l'impact.

Selon les résultats de l'inventaire de couleuvres, des mesures d'atténuation adaptées pourront être proposées.

9. Surveillance et suivis environnementaux

Le promoteur pourra préciser les suivis environnementaux prévus pour la faune et ses habitats dans le cadre de ce projet, lorsqu'il aura procédé à l'inventaire de couleuvre sur les sites de travaux.

Éléments forestiers

Non applicable en raison de l'absence de forêt sur le site du projet.

PERSONNES-RESSOURCES

Toute question peut être adressée à :

M. Steve Garceau

Gestion des forêts Estrie - Montréal - Montérégie - Laval

Téléphone : 450 928-7608, poste 348

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec **M. Jean-Simon Fortin**, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3121.

Le 12 juillet 2016

Monsieur Hervé Chantagnier
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 30 juin 2016 concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la Corporation d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (3211-04-056).

Vous trouverez ci-joint l'avis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles concernant les réponses de l'initiateur du projet aux questions et commentaires qui lui ont été adressés.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Karl Légère, responsable de ce dossier à la Direction générale des mandats stratégiques, au 418-627-6256, poste 3115.

Veuillez accepter, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Marc Leduc

ML/KL/mn

p. j. Avis du MERN

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DU PROJET DE TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT
DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA CORPORATION
INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL**

**Avis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
N/R : 20151118-45-2 – V/R : 3211-04-056**

1. OBJET

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) sollicite l'avis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

Le MDDELCC sollicite maintenant l'avis du MERN sur les réponses aux questions et commentaires transmis à l'initiateur du projet afin de compléter son étude d'impact.

2. ÉTAT DE SITUATION

À la demande du MDDELCC, un premier examen de recevabilité a été effectué par la Direction des approvisionnements et des biocombustibles (DAB) du Secteur de l'énergie. Il visait à préciser, dans les champs de compétence de la DAB, si tous les renseignements demandés par le MDDELCC au promoteur avaient été traités de façon satisfaisante et valable dans le document présentant ses réponses aux questions et commentaires fournis par ce ministère.

Les champs d'expertise de la DAB associés à ce premier examen des documents en question ont été décrits dans l'avis, de même que dans les sections de l'étude d'impact évaluées (sections 2, 3, 4, 7, 8 et 9), bien que les autres sections furent aussi l'objet de consultations.

L'examen a permis de préciser qu'avant de pouvoir juger recevable l'étude d'impact fournie par le promoteur, des réponses à un certain nombre de questions et le traitement de commentaires devaient être obtenus.

À cet égard, un complément à l'étude d'impact sur l'environnement a été préparé par Golder Associés Ltée pour le compte de la CIAM. Cette analyse porte donc principalement sur les réponses contenues dans ce complément aux questions et aux commentaires du MDDELCC pour les éléments en lien avec les champs d'expertise de la DAB.

3. COMMENTAIRES

Les réponses aux questions et aux commentaires formulés, le 11 décembre 2015, par la sous-ministre associée à l'Énergie du MERN à l'intention du promoteur et qui lui ont été transmises par le MDDELCC sont complétées et fournissent l'information et les données recherchées, mais qui n'apparaissaient pas dans le document original d'étude sur les impacts sur l'environnement.

4. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

L'étude d'impact, incluant le complément, répond aux attentes fixées par la directive gouvernementale. Dans la mesure où des réponses satisfaisantes sont apportées par l'initiateur aux questions et aux commentaires qu'ils lui ont été formulés, le MERN juge que l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique serait recevable.

5. PERSONNES-RESSOURCES

Toute question concernant les domaines d'activité peut être adressée à :

Monsieur Raynald Archambault
Secteur de l'énergie
Direction des approvisionnements et biocombustibles
Téléphone : 418 627-6385, poste 8263

Monsieur Pascal Brière
Secteur de l'énergie
Direction des approvisionnements et biocombustibles
Téléphone : 418 627-6385, poste 8228

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec M. Karl Légère, responsable du dossier à la Direction générale des mandats stratégiques, au numéro 418 627-6256, poste 3115.

Le 12 juillet 2016



Le 16 décembre 2015

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 16 novembre 2015 concernant le projet de terminal d'approvisionnement de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (3211-04-056).

Vous trouverez ci-joint l'avis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet.

Pour toute question concernant ce dossier, vos collaborateurs pourront communiquer avec M. Nicolas Grondin, responsable de ce dossier à la Direction générale des mandats stratégiques, au 418 627-6256, poste 3654.

Veuillez accepter, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,

Marc Leduc

ML/NG/msy

p. j. Avis du MERN

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET DE
TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE LA CORPORATION
INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL**

**Avis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
N/R : 20151118-45 – V/R : 3211-04-056**

1. OBJET

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) sollicite l'avis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

2. COMMENTAIRES

Les retombées économiques au niveau provincial sont absentes de l'étude d'impact. Est-ce que l'initiateur du projet aurait des renseignements additionnels à fournir à cet effet?

Puisque la qualité des carburéacteurs Jet A et Jet A-1 est critique, quelles mesures sont prévues au projet en ce qui a trait au contrôle de qualité des carburants, à la réception, pendant l'entreposage et avant la livraison aux clients?

2.3.1 Demande en carburants *Jet A* et *Jet A-1*

À la page 8 du volume 1, il est mentionné que la capacité de production actuelle en kérosène pour préparer des carburéacteurs n'est pas suffisante pour satisfaire la demande. Par contre, l'inclusion de l'essence et du carburant diesel au regard d'une production trop faible ne doit pas s'appliquer. Les bilans du MERN démontrent plutôt que les deux raffineries actives ont la capacité suffisante pour satisfaire la demande en essence et en carburant diesel. Toutefois, cette capacité n'est pas nécessairement utilisée parce qu'il est parfois plus économique d'importer que de produire localement. En conséquence, les remarques de la section 2.3.1 au sujet du déficit de production ne doivent s'adresser qu'au cas des carburéacteurs. Le texte doit être corrigé en ce sens.

3.0 Description des variantes étudiées

À la page 27 du volume 1, concernant les sites portuaires alternatifs envisagés, est-ce que l'initiateur du projet a analysé la possibilité d'utiliser une capacité d'entreposage existante localisée dans la région de Montréal (par exemple chez Valero ou Vopak)? Le fait d'utiliser des infrastructures existantes pour ce projet ferait diminuer l'impact sur le milieu.

3.4 Autres produits

À la page 45 du volume 1, il est précisé que les seuls produits qui sont visés par ce projet sont les carburéacteurs Jet A et Jet A-1. Il est possible d'ajouter à ces carburants des hydrocarbures synthétiques renouvelables. Des travaux de normalisation sont également en cours pour évaluer la possibilité d'ajouter du biodiesel. Est-ce que l'initiateur a envisagé cette possibilité? Si oui, quelles sont les solutions envisagées à cet effet (entreposage de ces composantes, mélanges, contrôle de qualité, etc.)?

4.3 Propriétés et caractéristiques des carburants

À la page 49 du volume 1, il est indiqué que les carburéacteurs d'aviation (grades Jet A et Jet A-1) sont définis par la norme internationale AFQRJOS. Il faudrait ajouter « et au Canada par la norme CAN/CGSB-3.23-2012 », de l'Office des normes générales du Canada à laquelle réfère le Règlement sur les produits pétroliers.

4.5.2 Réservoirs d'entreposage

8.3.5 Identification des lois et règlements applicables

En théorie, la réglementation de la Régie du bâtiment du Québec (RBQ) s'applique à toutes les installations d'équipements pétroliers installées sur le territoire du Québec. Des enjeux de compétence fédérale/provinciale font en sorte que certaines installations ne sont pas assujetties à la RBQ, car elles relèvent de compétences fédérales (tels que certains ports ou aéroports par exemple).

À la page 63 du volume 1, il est mentionné que les réservoirs seront conçus et construits en respectant notamment la Loi sur le bâtiment et les Codes de construction et de sécurité du Québec.

À la page 275 du volume 1, il est écrit que la réglementation de la RBQ a été considérée pour l'analyse des risques technologiques du projet, mais il n'est pas mentionné clairement dans le rapport qu'elle est en application sur le territoire du Port de Montréal.

Est-ce que l'initiateur pourrait confirmer que le projet et l'opération subséquente des équipements seront entièrement assujettis à la réglementation québécoise de la RBQ, notamment en ce qui a trait à l'obtention d'un certificat d'exploitation pour ses installations? Une réponse est requise pour le site 1, le site 2 et les pipelines qui sont inclus au projet.

7.3.3.2 Aspect économique

À la page 237 du volume 1, il est écrit que « Les mesures de bonification qui seront appliquées pendant la période de construction seront également appliquées pendant la période d'exploitation afin de bonifier les impacts positifs potentiels sur l'aspect économique durant la période d'exploitation. » Est-ce que l'initiateur du projet pourrait expliquer exactement la nature de ces mesures?

3. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

L'étude d'impact répond imparfaitement aux attentes fixées par la directive gouvernementale. Des réponses satisfaisantes devront être apportées par l'initiateur aux questions et aux commentaires que le MERN a formulés pour que le MERN puisse évaluer la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

4. PERSONNES-RESSOURCES

Toute question concernant les domaines d'activité peut être adressée à :

Monsieur Pascal Brière
Secteur de l'énergie
Direction des approvisionnements et biocombustibles
Téléphone : 418 627-6385, poste 8228

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec M. Nicolas Grondin, responsable du dossier à la Direction générale des mandats stratégiques, au numéro 418 627-6256, poste 3654.

Le 15 décembre 2015

Direction de l'Île-de-Montréal

Le 16 décembre 2015

Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres
**Ministère du Développement durable, de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques**
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement
du projet de terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de
Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est**
N/réf. : 30320 / Consultation interministérielle
V/réf. : 3211-04-056

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement relative au projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire que vous nous avez acheminée le 16 novembre dernier, laquelle a été déposée par le promoteur dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Nous avons noté que la Politique environnementale du promoteur a été annexée au rapport d'étude d'impact. Cependant, conformément à la section 4 de la Directive intitulée « Incitation à adopter une démarche de développement durable », le promoteur devrait, s'il n'est pas visé par la Loi sur le développement durable, présenter sa propre politique de développement durable.

D'autre part, nous constatons que contrairement à d'autres ministères provinciaux, le ministère des Transports du Québec ne figure pas sur la liste des parties prenantes informées lors de la démarche de consultation et d'information publique. Pourtant l'option retenue de tracé de pipeline est à proximité de l'autoroute Métropolitaine (A-40) sur un tronçon de près de 2 kilomètres. Nous rappelons que le débit journalier moyen de l'autoroute 40 dans le secteur du projet avoisine les 100 000 véhicules.

De plus, le site Internet développé par le promoteur mentionné à la section « 5.2 Outils de communication utilisés », censé présenter le projet et les moyens de communication, est présentement vide de contenu. Puisqu'il est mentionné dans l'étude d'impact que ces outils ont fait l'objet d'un suivi et d'une mise à jour régulière et puisque toutes les parties prenantes n'ont pas encore été informées, le promoteur devrait maintenir ce site Internet actif.

Également, dans la section « 8.3.7 Risques spécifiques », nous ne notons aucune mention de conséquences de risques technologiques sur l'autoroute 40 et ses usagers, bien que des risques « d'explosion/incendie avec potentiel de blessures et pertes de vies » aient été identifiés sur le segment 5 comprenant la voie de service de l'autoroute Métropolitaine.

Enfin, nous sommes d'avis que le promoteur devrait consulter le ministère des Transports du Québec dans les étapes à venir en ce qui concerne le maintien de circulation pendant la phase des travaux et, mais aussi, dans l'élaboration du plan des mesures d'urgence puisque des risques technologiques graves ont été identifiés à proximité de l'emprise autoroutière.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur,



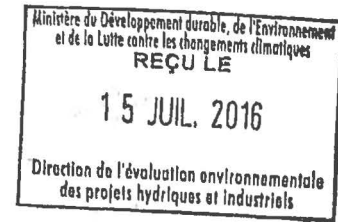
FADI MOUBAYED, ING.

FM/SG/mc

c. c. M^{mes} Stéphanie Giguët, biol., Service des inventaires et du Plan
Jeannine Bergeron, coord. Service des inventaires et du Plan
M. Borislav Milisav, chef du Service des inventaires et du Plan

Direction des inventaires et du Plan métropolitain
Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques

Le 13 juillet 2016



Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Deuxième avis de recevabilité
Projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
V/Dossier : 3211-04-056

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du document que vous nous avez acheminé le 30 juin dernier, contenant les réponses aux questions et commentaires adressés à la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) relativement au projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire.

Nous notons l'engagement de CIAM à consulter les spécialistes techniques du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports lors de la planification des travaux afin de limiter, entre autres, la perturbation de la circulation routière et lors de l'élaboration de la version finale du plan des mesures d'urgence et de sûreté.

Après examen de ce document et relativement aux sujets qui relèvent du champ de compétence du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le promoteur a complété de façon satisfaisante et valable les évaluations requises. En conclusion, je juge donc l'étude d'impact recevable sur ces considérations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

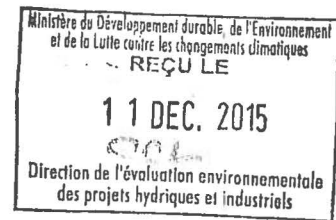
Le directeur,

Daniel Donais, ing., urb.

DD/LT/SG/mc

N/Réf. : 20160712-54

500, boul. René-Lévesque Ouest, 3^e étage, C. P. 5
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : 514 873-7781
Télécopieur : 514 864-2155
www.transports.gouv.qc.ca



HC-64260

Québec, le 10 décembre 2015

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boulevard René-Lévesque Est
Édifce Marie-Guyart, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (dossier 3211-04-056)

Monsieur le Directeur,

Je donne suite à votre lettre du 16 novembre 2015 adressée à M. Michel Létourneau, secrétaire général associé aux Affaires autochtones, concernant la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité en objet. Veuillez noter que M. Létourneau a été remplacé par M^{me} Marie-José Thomas.

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact fournie par l'initiateur du projet et par la présente, nous vous confirmons que le Secrétariat aux affaires autochtones n'a aucun commentaire à émettre sur le projet à ce stade-ci de la démarche.

Cependant, il convient de rappeler que toutes les démarches de consultation que pourrait entreprendre l'initiateur auprès des Autochtones ne remplaceraient pas l'obligation de la Couronne de consulter les communautés autochtones dont les droits et intérêts pourraient être affectés par le projet. Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, élaboré à cette fin, une telle obligation existe dans ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,

Lucien-Pierre Bouchard

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets hydriques et industriels

DATE : Le 15 juillet 2016

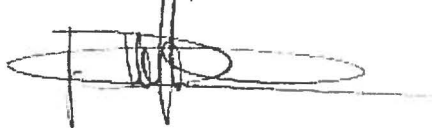
OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire par la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire
de la municipalité de Montréal-Est**
V/Réf. : 3211-04-056
N/Réf. : DPQA 1476

À la suite de votre demande formulée le 30 juin 2016, vous trouverez ci-jointe l'expertise technique de M. Pierre-Guy Brassard.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Brassard.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

Le sous-ministre adjoint de
l'Expertise et des Politiques de l'Eau
et de l'Air,



Jacques Dupont

c. c. M. Pierre-Guy Brassard, DPQA

AVIS TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Jacques Dupont, sous-ministre adjoint
Sous-ministériat de l'expertise et des politiques de l'eau et de
l'air

EXPÉDITEUR : Pierre-Guy Brassard, ing.

DATE : Le 14 juillet 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est

V/Réf. : Dossier 3211-04-056

N/Réf. : DPQA 1476

1. Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, M. Hervé Chatagnier, directeur à la Direction des évaluations environnementales des projets hydriques et industriels (DÉE) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), dans sa demande du 30 juin 2016, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) pour compléter l'avis de recevabilité environnemental relativement au volet sonore de l'étude d'impact portant sur le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, suite à la réception des réponses aux questions et commentaires¹.

¹ Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est – Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, déposée au MDDELCC, juin 2016.

2. Caractéristiques sommaires du projet

L'initiateur du projet est la société CIAM, qui est propriétaire et qui exploite des installations de carburants pour aéronefs à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal². L'initiateur propose de construire un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire destiné à alimenter les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Le projet proposé inclut un terminal maritime, des réservoirs d'entreposage, une installation de chargement et des conduites de raccordement. L'initiateur propose de réaliser le projet sur deux sites distincts situés dans la municipalité de Montréal-Est.


3. Examen du volet sonore de l'étude d'impact environnemental

Question QC-52

L'initiateur confirme qu'un programme de suivi des plaintes sera mis en place avant le début des travaux et sera également en fonction pendant l'exploitation du projet. De plus, l'initiateur s'engage à déposer son programme de suivi des plaintes au moment de la demande de certificat d'autorisation. La réponse à la question du MDDELCC est satisfaisante.

4. Conclusion

L'analyse des éléments présentés dans l'étude d'impact permet de conclure que l'ensemble des éléments requis, relativement au volet sonore, a été fourni et traité de façon satisfaisante. L'étude d'impact sur le projet de Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est est jugée recevable.


Pierre-Guy Brassard, ing.

PGB/cr

² Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est – *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques – Rapport principal – Volume 1 de 2*, déposée au MDDELCC, novembre 2015.

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels

DATE : Le 14 décembre 2015

OBJET : ***Avis sur la recevabilité – Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est***

N/Réf. : 3211-04-056

La présente note donne suite à la demande de votre direction datée du 16 novembre dernier concernant le sujet mentionné en titre, plus spécifiquement pour connaître l'avis du Service de l'hydrologie et de l'hydraulique (SHH) quant à la recevabilité du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, notamment au site 1 en bordure du fleuve Saint-Laurent.

En effet, à la suite de l'analyse de l'ensemble de la documentation déposée par le promoteur, les ingénieurs et professionnels du SHH m'avisent que l'ensemble des éléments de la directive a été traité de façon satisfaisante et valable en égard à leurs champs de compétence. Seul l'aspect de la facilité de l'accostage des bateaux aux quais dans une perspective d'adaptation aux changements climatiques à l'horizon 2050 devra être documenté le cas échéant.

N'hésitez pas à communiquer avec M. François Godin, ingénieur et coordonnateur des avis et études du SHH au CEHQ, au 418 521-3993, poste 7309 pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

La chef de service,

Christine Gélinas
Christine Gélinas

FG/CG/ha



DESTINATAIRE : Monsieur Charles-Olivier Laporte
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels

DATE : Le 22 janvier 2016

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)**

En réponse à la demande de Monsieur Hervé Chatagnier, transmise par courrier en date du 14 décembre 2015, nous avons procédé à l'analyse du rapport d'étude d'impact du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de Montréal :

- Golder Associés, novembre 2015, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Volume 1 et 2. Ref. 054-12-1222-0040-RF-Rev0

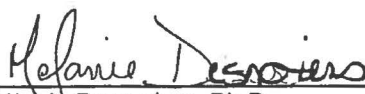
Voici nos commentaires :


- À la section 4.6 du document, il est indiqué que le site 2 comprendra certains équipements ou dispositifs de protection et de prévention des incendies. Cependant, il ne semble pas y avoir de réservoir pour les mousses extinctrices sur le site 2. Le réservoir qui est sur le site 1 est peut-être suffisant, mais cela n'est pas précisé dans le texte.
- Sur les cartes présentant le site 2, les réservoirs pour l'additif antistatique et l'antigel ne sont pas indiqués. Sont-ils acheminés du site 1 par pompage, de la même manière que le carburant ?
- Finalement, il n'est pas fait mention dans le document de la qualité des sédiments, que ce soit dans les sections décrivant le milieu récepteur ou l'évaluation des impacts durant la période de construction ou d'exploitation. Un portrait de la qualité des sédiments dans ce secteur ainsi que des effets potentiels de la construction et de l'exploitation du projet devrait être ajouté afin de compléter le volet qualité de l'eau de surface et la description de l'habitat du poisson.

...2

Nous demeurons disponibles pour toute question ou besoin d'informations complémentaires concernant notre analyse de l'étude d'impact sur l'environnement du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal.

Cordialement


Mélania Desrosiers, Ph.D.,
Écotoxicologue


Gaëlle Triffaut-Bouchet
Chef de la division de l'Écotoxicologie et
de l'évaluation du risque

c. c. M. Louis Martel, directeur des Expertises et des études

Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques
Centre d'expertise en analyse
environnementale du Québec

2700, rue Einstein, bureau E.2-220
Québec (Québec) G1P 3W8
Téléphone : 418 643-1301 poste 339
Télécopieur : 418 521-1091
Courriel : melanie.desrosiers@mddelcc.gouv.qc.ca
www.ceaeq.gouv.qc.ca

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 25 juillet 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par
la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est
(3211-04-056)

La présente note fait suite à la demande d'avis du 30 juin 2016 sur le volet « risques d'accidents technologiques » du projet cité en rubrique. Pour ce faire, nous avons consulté plus particulièrement l'information fournie par l'initiateur dans les documents : « *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Version finale* » du mois de juin 2016.

Cet avis porte uniquement sur le volet « risques technologiques » et s'appuie sur le guide « *Analyse de risques d'accidents technologiques majeurs* » délivré par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques qui définit et précise les attentes en matière d'analyse de risques d'accidents technologiques.

La responsabilité de l'analyse des risques technologiques et de ses conclusions demeure entièrement à la charge de l'initiateur et de son consultant. Les ingénieurs du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ne peuvent attester que les résultats sont bons ou que les calculs faits sont exacts puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ni supervisés personnellement.

Description sommaire du projet

La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) est une société par actions qui est propriétaire et exploitant des installations de carburants *Jet A* et *Jet A-1* se trouvant à l'aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. CIAM est un consortium à but non lucratif de compagnies aériennes commerciales

...2

qui dessert en carburant toutes les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité aux aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel. CIAM gère les activités d'avitaillement depuis plus de 30 ans. Elle possède et exploite les installations d'entreposage et de distribution de carburant à l'aéroport Montréal-Trudeau.

Le projet de CIAM à l'étude vise la construction d'un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants *Jet A* et *Jet A-1* par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Le carburant sera par la suite acheminé par pipeline, par barge, par train ou par camion-citerne vers les aéroports internationaux Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, Pearson de Toronto et MacDonald-Cartier d'Ottawa.

Le terminal sera implanté en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'administration portuaire de Montréal (APM) dans la ville de Montréal-Est. Le projet inclura :

- un terminal maritime d'une superficie d'environ 43 950 m², avec un quai de transbordement existant (quai 101/102) et un site de huit réservoirs d'entreposage de 18,14 m de hauteur entouré d'une digue de confinement (Site 1);
- des systèmes de pompage pour acheminer le carburant du Site 1 vers le Site 2 ou vers le site de connexion du pipeline existant de la compagnie Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI);
- un bâtiment principal des opérations, une aire de stationnement et un chemin d'accès au Site 1;
- un bâtiment satellite des opérations et un stationnement au Site 2;
- un système de mousse d'extinction d'incendie pour les réservoirs et des bornes fontaines (Site 1);
- une installation de chargement de wagons et de camions-citernes d'une superficie d'environ 30 274 m² (Site 2);
- une conduite de raccordement de 406 mm de diamètre et de 650 m de longueur entre les Sites 1 et 2;
- un pipeline enfoui d'un diamètre de 305 mm et de 6 à 7 km de longueur pour relier le Site 1 au pipeline de PTNI qui dessert déjà l'aéroport Montréal-Trudeau en carburants *Jet A* et *Jet A-1* à partir de Montréal-Est.

Le volume de carburant que CIAM aura à distribuer à l'année 2020 serait d'environ 2,186 milliards de litres, lequel sera réparti entre les trois aéroports desservis de la façon suivante :

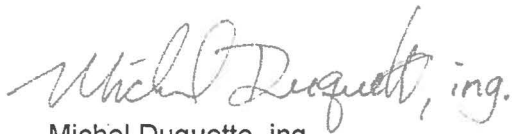
- 429 millions de litres par année à l'aéroport Montréal-Trudeau;
- 154 millions de litres par année à l'aéroport Ottawa-MacDonald-Cartier;
- 1 609 millions de litres par année à l'aéroport Toronto-Pearson.

CIAM a décidé de construire, dans une première phase, trois réservoirs d'une capacité de 30 millions de litres chacun (diamètre de 45,72 m) et deux réservoirs de jour de 10 millions de litres chacun (diamètre de 27,4 m). Deux réservoirs de 30 millions de litres sont nécessaires pour recevoir le chargement complet d'un navire-citerne tandis que le troisième est requis pour l'entretien des deux premiers réservoirs. Le réservoir de jour est nécessaire pour pouvoir ajouter l'agent antistatique, tandis que le deuxième sert lors de l'entretien du premier. La deuxième phase du projet (expansion future) prévoit l'ajout d'un réservoir de 30 millions de litres et deux réservoirs de 10 millions de litres. Les réservoirs seront installés dans une cuvette de rétention qui sera conforme aux exigences du code de construction du Québec (chapitre VIII Installation d'équipement pétrolier). Les additifs seront entreposés dans des réservoirs hors sol de 5 000 litres à double-paroi, au Site 1 pour l'antistatique et au Site 2 pour l'antigel.

Différentes options de tracés ont été proposées pour le pipeline qui devra être construit afin de relier le terminal de CIAM aux installations de PTNI. Deux options sont privilégiées par l'initiateur : l'option 2 dont la conduite aurait 7 025 m de longueur et l'option 6 dont la conduite aurait 5 964 m de longueur. Les options sont présentées en détail dans l'étude d'impact.

Conclusion sur la recevabilité du projet

L'information relative au volet sur les risques d'accidents technologiques, présentée par l'initiateur, est suffisante pour rendre l'étude d'impact sur l'environnement recevable.



Michel Duquette, ing.
Conseiller en analyse de risques technologiques
N° de membre de l'OIQ : 123672

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de la Direction de l'évaluation environnementale des
projets hydriques et industriels

DATE : Le 18 juillet 2016

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
(Dossier 3211-04-056)**

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la présente note constitue notre second avis sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet en titre, en ce qui concerne les aspects sociaux.

Dans l'ensemble, les réponses fournies par l'initiateur de projet à la première série de questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), conjuguées aux éléments d'information contenus dans le rapport principal de l'ÉIE (novembre 2015), répondent de manière satisfaisante aux exigences de la directive du MDDELCC au regard des caractéristiques sociales de la population concernée et de l'évaluation des impacts sociaux.

Tout d'abord, des renseignements supplémentaires pertinents ont été fournis par l'initiateur, notamment à propos :

- de la capacité d'accueil du stationnement prévu au Site 1 en fonction de la main-d'œuvre requise dans le cadre du projet (QC-64);
- des activités d'information et de consultation prévues lors des phases de construction et d'exploitation (QC-65);
- de la perception des risques et des mesures mises en œuvre pour atténuer les craintes des citoyens (QC-66).

Cependant, des précisions sont requises au sujet du comité de liaison que l'initiateur s'est engagé à mettre en place avant le début des travaux de construction (voir réponse à la QC-65). Considérant l'importance que peut avoir un tel comité pour minimiser les impacts négatifs d'un tel projet et en bonifier les impacts positifs,

...2

l'initiateur doit fournir les renseignements relatifs aux éléments suivants au MDDELCC ou s'engager à le faire dès qu'ils seront déterminés de manière officielle :

- composition du comité (nombre de membres, affiliations des membres et milieux représentés, incluant le milieu résidentiel);
- mandats du comité durant les phases de construction et d'exploitation;
- 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.

L'étude d'impact sur l'environnement de ce projet sera donc jugée recevable en ce qui a trait aux aspects sociaux dès que les renseignements supplémentaires demandés auront été obtenus.

En terminant, nous voulons signaler notre intérêt à être de nouveau consultés sur l'acceptabilité du projet au plan social à l'étape de l'analyse environnementale. La participation du public dans le cadre de la procédure et l'analyse environnementale à venir pourront faire en sorte que de nouvelles demandes de précisions et d'engagements soient adressées à l'initiateur dans le but de favoriser la meilleure intégration possible du projet au sein de son milieu d'accueil, advenant le cas où le projet serait autorisé par les instances responsables.

Karine Dubé

Karine Dubé, M.A. Anthropologie

Spécialiste en évaluation des impacts sociaux

Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI)

1 DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de la Direction de l'évaluation environnementale des
projets hydriques et industriels

DATE : 17 décembre 2015

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de
Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-
Est (Dossier 3211-04-056)

MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le présent avis a trait à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est, par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (ci-après nommée « l'initiateur »), à l'égard des aspects sociaux et psychosociaux. Sur la base du rapport principal de l'ÉIE (novembre 2015), de la directive ministérielle émise en avril 2014 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) et des progrès réalisés au cours des dernières années en évaluation des impacts sociaux et psychosociaux concernant les projets assujettis à la procédure, quelques manques d'information sont soulevés et expliqués ci-après. Il s'agit de renseignements concernant : les options de tracé envisagées pour la construction du nouveau pipeline, la superficie de l'aire de stationnement au Site 1, les activités d'information et de consultation lors des phases de construction et d'exploitation et l'analyse des impacts liés à la perception des risques. Pour chacun de ces sujets, notre avis formule des demandes auxquelles l'initiateur doit répondre et fournir des compléments d'information afin que l'ÉIE puisse être jugée recevable.

CHAPITRE 3 : DESCRIPTION DES VARIANTES ÉTUDIÉES

3.3 Options pour le pipeline de raccordement entre le Site 1 et le site de PTNI

- Dans cette section, l'initiateur présente les huit options de tracé qui ont été considérées pour la construction d'un nouveau pipeline afin de relier le Site 1 du projet à la station de pompage de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) située le long

...2

de l'autoroute Métropolitaine. Deux de ces options (2 et 6) sont toujours à l'étude, tandis que les autres ont été rejetées pour différentes raisons, lesquelles sont exposées à la page 39 du rapport principal de l'ÉIE. Toutefois, l'initiateur n'a pas précisé pour quelle(s) raison(s) l'option 4 n'a pas été retenue. Ces renseignements devront être fournis en vue de l'analyse environnementale du projet. De plus, l'initiateur devra indiquer à quel moment une décision sera prise concernant le choix du tracé du nouveau pipeline (option 2 ou 6).

CHAPITRE 4 : DESCRIPTION DU PROJET

4.5 Site 1 – Terminal maritime

4.5.6 Accès au site et aire de stationnement

- À la page 69 du rapport principal de l'ÉIE, l'initiateur indique qu'« un stationnement pour les employés et les visiteurs, *d'une capacité de cinq places de stationnement*, sera aménagé au Site 1 (ÉIE, p. 69 – *nous soulignons*). Considérant que la construction des infrastructures du projet nécessitera l'embauche de près de 700 travailleurs et qu'une vingtaine d'employés seront requis lors de la phase d'exploitation (ÉIE, p. 218 et 237), le nombre d'espaces de stationnement au Site 1 nous semble insuffisant. Est-ce qu'un stationnement d'une plus grande superficie sera aménagé temporairement pour la phase de construction en vue d'accommoder les travailleurs et d'éviter une pression sur les aires de stationnement du milieu environnant? Si tel est le cas, l'initiateur devra ajouter cet élément dans la liste des installations temporaires qui seront aménagées lors des travaux de préparation du site, à la page 96 du rapport principal de l'ÉIE. De plus, l'initiateur doit préciser le nombre d'employés qui travailleront spécifiquement au Site 1 lors de la phase d'exploitation et expliquer ce qu'il envisage de faire si les cinq places de stationnement prévues pour ce site s'avèrent insuffisantes.

CHAPITRE 5 : INFORMATION ET CONSULTATION AUPRÈS DES PARTIES PRENANTES

5.8 Poursuite des activités d'information et de consultation

- Dans cette section, l'initiateur affirme qu'il désire « poursuivre ses activités d'information et de consultation tout au long de la progression du projet, jusqu'à l'autorisation et la réalisation complète de ce dernier » (ÉIE, p. 118). Il ajoute qu'en cours d'exploitation, il a l'intention d'utiliser des moyens similaires à ceux des industries déjà présentes dans l'est de Montréal pour communiquer et échanger avec la communauté. L'initiateur mentionne ailleurs dans le rapport

principal de l'ÉIE qu'à ce stade-ci du projet, le mécanisme d'échange avec les parties prenantes n'est pas encore déterminé, mais qu'il s'engage à mettre en place un moyen efficace afin de maintenir le dialogue avec la population, les représentants de la Ville de Montréal-Est et de la Ville de Montréal ainsi qu'avec les industries voisines (ÉIE, p. 359).

Dans le cadre des activités d'information et de consultation réalisées jusqu'à maintenant par l'initiateur, des participants ont suggéré la création d'un comité de liaison ou d'un comité de citoyens et ils ont également proposé à l'initiateur de faire partie de l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM) ou du Comité mixte municipalités-industries-citoyens de l'Est de Montréal (CMMICEM) (ÉIE, p. 110). Considérant l'importance de maintenir un lien de communication ouvert et transparent avec la population, l'initiateur doit préciser quels moyens il compte utiliser ou mettre en place à cette fin lors des phases de construction et d'exploitation afin de favoriser l'intégration harmonieuse du projet dans son milieu d'accueil. Outre ce qui a été proposé par les participants aux activités d'information et de consultation, les mesures suivantes pourraient être mises en œuvre : diffuser de l'information sur le site web du projet et dans les médias sociaux, organiser des rencontres avec les diverses parties prenantes et des séances d'information publique, distribuer des brochures, des dépliants ou des fiches d'information par la poste ou lors d'événements publics, etc.

CHAPITRE 7 : IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

7.1 Méthodologie d'analyse des impacts sur l'environnement

7.1.2 Sélection des composantes environnementales

- Le tableau 7-2 dresse la liste des composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées par le projet et retenues pour l'analyse des impacts (ÉIE, p. 190-192). En ce qui concerne le milieu humain, la liste inclut les composantes suivantes : l'utilisation du territoire, le profil socio-économique, la santé de la population et l'environnement visuel. Considérant que des préoccupations relatives aux risques associés au projet (déversement de carburant, contamination de l'air et effets sur la santé humaine, risques technologiques) ont été soulevées à de multiples reprises par les parties prenantes lors des activités d'information et de consultation réalisées par l'initiateur (ÉIE, p. 113), la perception des risques devrait être ajoutée dans les composantes retenues aux fins de l'analyse des impacts du projet.

Si le risque est défini comme la probabilité qu'un événement aux conséquences négatives (décès, blessures, maladies, etc.) se produise, la perception des risques

correspond à la façon dont les individus ou les groupes perçoivent la source du risque (le danger), sa probabilité et ses conséquences (Brunet, 2007; Raude, 2007). Qu'elles soient fondées ou non sur des données et des faits objectifs, ces perceptions n'en demeurent pas moins une partie constituante de la réalité vécue et ressentie par les personnes ou les groupes sociaux et elles peuvent engendrer une diversité d'impacts sociaux et psychologiques : stress, sentiments de colère, d'impuissance et d'injustice, perte de quiétude et modification des activités de la vie quotidienne, perte de confiance envers les autorités, etc. (Nove Environnement Inc., 2003; Lopez-Navarro, Llorens-Monzonis et Tortosa-Edo, 2013). Compte tenu de l'importance des impacts pouvant découler de la perception des risques, il importe de prendre celle-ci en considération dans tout processus d'évaluation et de gestion des risques, même lorsque ceux-ci sont jugés faibles et restreints au périmètre du site où se déroulent les activités d'un projet (Ricard, 2003).

Ainsi, dans le but de répondre aux préoccupations des parties prenantes à l'égard des risques associés au projet, l'initiateur devra analyser les impacts potentiels liés à la perception des risques et indiquer quelles mesures seront mises en œuvre afin d'informer et rassurer la population de la zone d'étude, telle qu'illustrée à la figure 6-1 (ÉIE, p. 121). À titre d'exemple, des séances d'information pourraient être organisées afin de présenter les résultats de l'analyse des risques technologiques et des impacts sur la santé humaine et d'expliquer le plan des mesures d'urgence. Ces renseignements pourraient également être diffusés sur le site Web du projet.

CONCLUSION

Considérant qu'une part d'information manquante a été observée dans le rapport principal actuel de l'ÉIE, le dossier ne peut pas à ce moment-ci être jugé recevable à l'égard des aspects sociaux et psychosociaux.

Karine Dubé

Karine Dubé, M.A. Anthropologie

Spécialiste en évaluation des impacts sociaux

Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI)

RÉFÉRENCES :

Brunet, S. (2007). *Société du risque : quelles réponses politiques ?* Paris : L'Harmattan.

Lopez-Navarro, M.A., Llorens-Monzonis, J. & Tortosa-Edo, V. (2013). The effect of social trust on citizens' health risk perception in the context of a petrochemical industrial complex. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 10 : 399-416.

Nove Environnement Inc. (2003). *Évaluation de la perception des risques et des impacts psychosociaux*. Étude sectorielle réalisée pour Hydro-Québec Production dans le cadre du projet de modification des installations de stockage des déchets radioactifs et de réfection de la centrale nucléaire de Gentilly-2.

Raude J. (2007). « La perception du risque : Théories et données empiriques », *Revue des sciences sociales*, 38 : 20-29.

Ricard, S. (2003). *Cadre de référence en gestion des risques pour la santé dans le réseau québécois de la santé publique*. Québec : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).

DESTINATAIRE : Madame France Delisle
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

DATE : Le 16 novembre 2015

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de
Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-
Est
(Dossier 3211-04-056)**

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous vous faisons parvenir une copie de l'étude d'impact concernant le dossier ci-dessus mentionné. **Ce document demeure confidentiel jusqu'à ce qu'il soit rendu public par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.**

À cette étape de la procédure, notre direction se voit confier le mandat d'analyser la recevabilité de l'étude d'impact avant que celle-ci ne soit déposée officiellement auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Vous ayant déjà fait parvenir la directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact, nous sollicitons cette fois votre collaboration sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet en rapport avec cette directive.

Pour l'essentiel, il s'agit d'indiquer, au meilleur de votre connaissance et selon votre champ de compétence (**Émissions atmosphériques, Bruit de source fixe et bruit routier**), si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif).

L'analyse sur la recevabilité porte ainsi sur la qualité de l'étude d'impact et non sur le projet et ses impacts. D'ailleurs, nous vous consulterons à nouveau sur l'acceptabilité environnementale du projet.

...3

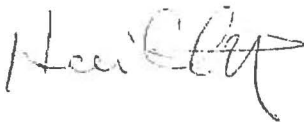
Les résultats de l'analyse sur la recevabilité se traduiront, s'il y a lieu, par une série de questions ou commentaires que nous transmettrons à l'initiateur; par conséquent, nous apprécierions recevoir vos commentaires par écrit, sous forme de questions précises, de façon à les intégrer au document transmis à l'initiateur. **Nous vous avisons par ailleurs que votre avis fera partie du dossier qui sera mis à la disposition du public lors de la période de consultation publique prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.**

Vos commentaires devront nous parvenir par écrit au plus tard le 16 décembre 2015. Pour toute information additionnelle, vous pouvez joindre M. Charles-Olivier Laporte, de notre direction, au numéro de téléphone 418 521-3933, poste 7216 ou par courriel à l'adresse suivante : charles-olivier.laporte@mddelcc.gouv.qc.ca .

Afin de faciliter les échanges d'information, nous vous demandons de nous indiquer le nom de votre analyste pour le présent dossier en transmettant ses coordonnées à la personne déjà mentionnée.

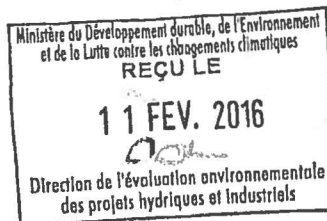
Veuillez prendre note que nous ne pouvons nous engager à tenir compte des commentaires reçus après la date mentionnée ci-dessus.

Le directeur,



Hervé Chatagnier

p. j.



Note
HC-6543

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 10 février 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de
Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-
Est
(Dossier 3211-04-056)

La présente fait suite à la demande d'avis du 16 novembre 2015 concernant le projet mentionné en rubrique.

Vous trouverez ci-joint la note de M. Michel Duquette, spécialiste en analyse de risques technologiques de notre direction, concernant l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement déposée par l'initiateur de projet. L'avis contient quelques questions et commentaires auxquels l'initiateur devra répondre et en l'occurrence, l'étude d'impact n'est pas recevable.

La directrice,

Mireille Paul
MP/MD/il
p. j.

DESTINATAIRE : Madame Mireille Paul, directrice
Direction de l'évaluation environnementale des projets
nordiques et miniers

DATE : Le 3 février 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de
la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est
(3211-04-056)

La présente note fait suite à la demande d'avis du 16 novembre 2015 sur le volet « risques d'accidents technologiques » du projet cité en rubrique. Pour ce faire, nous avons consulté plus particulièrement l'information fournie par l'initiateur dans les documents : « *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Rapport principal – Volumes 1 et 2* » du mois de novembre 2015.

Cet avis porte uniquement sur le volet « risques technologiques » et s'appuie sur le guide « *Analyse de risques d'accidents technologiques majeurs* » délivré par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques qui définit et précise les attentes en matière d'analyse de risques d'accidents technologiques.

Description sommaire du projet

La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) est une société par actions qui est propriétaire et exploitant des installations de carburants *Jet A* et *Jet A-1* se trouvant à l'aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. CIAM est un consortium à but non lucratif de compagnies aériennes commerciales qui dessert en carburant toutes les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité aux aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel. CIAM gère les activités d'avitaillement depuis plus de 30 ans. Elle possède et exploite les installations d'entreposage et de distribution de carburant à l'aéroport Montréal-Trudeau.

...2

Le projet de CIAM à l'étude vise la construction d'un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants *Jet A* et *Jet A-1* par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Le carburant sera par la suite acheminé par pipeline, par barge, par train ou par camion-citerne vers les aéroports internationaux Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, Pearson de Toronto et MacDonald-Cartier d'Ottawa.

Le terminal sera implanté en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'administration portuaire de Montréal (APM) dans la ville de Montréal-Est. Le projet inclura :

- un terminal maritime d'une superficie d'environ 43 950 m², avec un quai de transbordement existant (quai 101/102) et un site de huit réservoirs d'entreposage de 18,14 m de hauteur entouré d'une digue de confinement (Site 1);
- des systèmes de pompage pour acheminer le carburant du Site 1 vers le Site 2 ou vers le site de connexion du pipeline existant de la compagnie Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI);
- un bâtiment principal des opérations, une aire de stationnement et un chemin d'accès au Site 1;
- un bâtiment satellite des opérations et un stationnement au Site 2;
- un système de mousse d'extinction d'incendie pour les réservoirs et des bornes fontaines (Site 1);
- une installation de chargement de wagons et de camions-citernes d'une superficie d'environ 30 274 m² (Site 2);
- une conduite de raccordement de 406 mm de diamètre et de 650 m de longueur entre les Sites 1 et 2;
- un pipeline enfoui d'un diamètre de 305 mm et de 6 à 7 km de longueur pour relier le Site 1 au pipeline de PTNI qui dessert déjà l'aéroport Montréal-Trudeau en carburants *Jet A* et *Jet A-1* à partir de Montréal-Est.

Le volume de carburant que CIAM aura à distribuer à l'année 2020 serait d'environ 2,186 milliards de litres, lequel sera réparti entre les trois aéroports desservis de la façon suivante :

- 429 millions de litres par année à l'aéroport Montréal-Trudeau;
- 154 millions de litres par année à l'aéroport Ottawa-MacDonald-Cartier;
- 1 609 millions de litres par année à l'aéroport Toronto-Pearson.

CIAM a décidé de construire, dans une première phase, trois réservoirs d'une capacité de 30 millions de litres chacun (diamètre de 45,72 m) et deux réservoirs de jour de 10 millions de litres chacun (diamètre de 27,4 m). Deux réservoirs de 30 millions de litres sont nécessaires pour recevoir le chargement complet d'un navire-citerne tandis que le troisième est requis pour l'entretien des deux premiers

réservoirs. Le réservoir de jour est nécessaire pour pouvoir ajouter l'agent antistatique, tandis que le deuxième sert lors de l'entretien du premier. La deuxième phase du projet (expansion future) prévoit l'ajout d'un réservoir de 30 millions de litres et deux réservoirs de 10 millions de litres. Les réservoirs seront installés dans une cuvette de rétention qui sera conforme aux exigences du code de construction du Québec (chapitre VIII Installation d'équipement pétrolier). Les additifs seront entreposés dans des réservoirs hors sol de 5 000 litres à double-paroi, au Site 1 pour l'antistatique et au Site 2 pour l'antigel.

Différentes options de tracés ont été proposées pour le pipeline qui devra être construit afin de relier le terminal de CIAM aux installations de PTNI. Deux options sont privilégiées par l'initiateur : l'option 2 dont la conduite aurait 7 025 m de longueur et l'option 6 dont la conduite aurait 5 964 m de longueur. Les options sont présentées en détail dans l'étude d'impact.

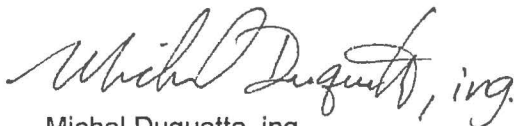
Questions et commentaires

- QC-1 À la section 8.3.7 Risques spécifiques, p. 278, l'initiateur n'a pas considéré un scénario d'accident impliquant un navire-citerne ou une barge à quai. L'initiateur doit présenter des scénarios plausibles d'accidents à quai, notamment une collision avec formation d'une brèche dans la coque et déversement du carburant dans le fleuve, ainsi que les conséquences et les risques qui y sont associés.
- QC-2 À la section 8.3.7.3 Installations de déchargement de navire-citerne de carburants *Jet A* et *Jet A-1* ou chargement de barge – Interface navire-citerne/barge avec le quai, p. 288, l'initiateur ne mentionne pas la diminution du débit de transfert comme mesure de prévention, notamment pour les situations 1, 2 et 4. Est-ce que l'initiateur considère cette mesure de réduction ou de limitation du débit comme une mesure de prévention intéressante, compte tenu qu'elle a une incidence directe sur la quantité de carburant déversée en cas d'accident?
- QC-3 À la section 8.3.7.8 Pipeline reliant le Site 1 au site de connexion de PTNI, Tableau 8-31, p. 324, l'initiateur indique un niveau de risque moyen. Cependant, en utilisant les critères de la matrice des risques (illustration 8-7) de la p. 271, l'initiateur aurait dû indiquer un niveau de risque haut. L'initiateur explique dans le paragraphe suivant le tableau 8-31 que le risque est jugé moyen à cause des mesures de prévention mises en place. Dans ce cas, pourquoi les mesures de prévention n'ont pas le même effet d'abaissement des niveaux de risque sur les autres segments du pipeline? Expliquez.

- QC-4 Compte tenu qu'il existe des différences notables entre les normes de construction de réservoir fédérales et provinciales (code de construction du Québec, chapitre VIII Installation d'équipement pétrolier), voire même contradictoires, est-ce que l'initiateur favorisera le respect du code de construction du Québec? Est-ce que l'initiateur respectera intégralement le code de sécurité du Québec (chapitre VI Installation d'équipement pétrolier)?
- C-1 Le plan d'urgence final devrait inclure un plan d'évacuation interne et un plan d'intervention minute par minute pour le scénario alternatif identifié dans l'analyse de risques comme celui ayant les conséquences les plus étendues.

Conclusion sur la recevabilité du projet

L'information relative au volet sur les risques d'accidents technologiques, présentée par l'initiateur, est insuffisante pour rendre l'étude d'impact sur l'environnement recevable. L'initiateur devra répondre de façon satisfaisante aux questions et commentaires émis dans cet avis afin de rendre l'étude d'impact recevable.



Michel Duquette, ing.
Spécialiste en analyse de risques technologiques
N° de membre de l'OIQ : 123672

Laporte, Charles-Olivier

De: Dufour Tremblay, Geneviève
Envoyé: 20 juillet 2016 10:44
À: Laporte, Charles-Olivier
Cc: East, Susan; Hébert, Nancy
Objet: 910192 terminal_aeroportuaire_CIAM

Bonjour,

Du côté des milieux humides, l'étude d'impacts est recevable et le projet acceptable compte tenu des engagements de l'initiateur de projet. Comme le dossier en est encore à la recevabilité (pour les EEE), nous n'avons pas d'autres commentaires que ce que nous avons déjà envoyé comme avis de recevabilité MH #1.

Nous ferons parvenir un nouvel avis officiel lors de l'étape d'acceptabilité.

Bonne journée

Geneviève Dufour Tremblay, *Biologiste, M. Sc.*
Chargée de projets Milieux humides
Direction de l'expertise en biodiversité
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Téléphone : (418) 521-3907 poste 4448



Note

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation
environnementale et stratégique
Direction de l'évaluation
environnementale des projets hydriques et industriels

DATE : Le 8 janvier 2016

OBJET : **Avis de recevabilité pour l'étude d'impact du « Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est » – Volet milieux humides**

N^{os} DOSSIERS : SCW 910192; V/R 3211-04-056; N/R 5145-04-18 [530]

La présente donne suite à votre demande d'avis du 16 novembre 2015 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné. Ces commentaires portent sur le volet milieux humides.

Après analyse, la DEB considère que l'étude d'impact est recevable et acceptable aux deux conditions suivantes : - le pipeline et son emprise n'empièteront pas sur les milieux humides adjacents et - aucuns travaux ou infrastructures connexes au pipeline ne viendront perturber leur hydrologie pour la portion longeant l'autoroute 40 (exemple : canaux de drainage ou fossés).

Si un changement advenait dans la configuration du projet et créait un nouvel enjeu *milieux humides*, celui-ci sera traité à l'étape de l'obtention des certificats d'autorisation.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Geneviève Dufour Tremblay au 418 521-3907, poste 4448.

MJ/GDT/se

Martin Joly, chef d'équipe
Aménagement durable et Conventions

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation
environnementale et stratégique
Direction de l'évaluation
environnementale des projets hydriques et industriels

DATE : Le 6 janvier 2016

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet de « Terminal
d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal » —
Volet espèces exotiques envahissantes**

N^{os} DOSSIERS : SCW 910192; V/R 3211-04-056; N/R 5145-04-18 [530]

Cet avis concerne la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement déposée par la firme Golder Associés en novembre 2015 pour le compte de CIAM, portant sur le projet cité en objet. Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) portent sur la prévention de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) dans le cadre du projet.

L'initiateur rapporte la présence de colonies de roseau commun (*Phragmites australis*) et d'érable à Giguère dans la zone des travaux projetés, mais n'indique pas si des efforts de détection de toute plante exotique envahissante ont été fournis sur l'ensemble de la zone des travaux.

L'initiateur mentionne que les sols qui seront excavés seront entreposés et que ceux qui seront réutilisables serviront de remblai dans les zones basses. L'initiateur mentionne qu'il élaborera et mettra en œuvre un plan de gestion des déblais et des sols. Ce plan de gestion devra indiquer de quelle façon les déblais touchés par des EEE seront éliminés.

Afin de limiter la propagation du roseau commun et de toute autre plante exotique envahissante dans le cadre des travaux projetés, il est demandé à l'initiateur de :

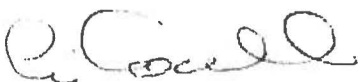
...2

- Localiser et délimiter les EEE présentes dans les secteurs qui seront décapés. La délimitation est importante car elle facilitera la gestion des sols touchés par des EEE. Les coordonnées des espèces observées devront être transmises à la DEB;
- Nettoyer la machinerie excavatrice avant son arrivée sur les sites des travaux afin d'éliminer les fragments de plantes et la boue qui s'y attachent;
- Nettoyer la machinerie excavatrice à la sortie du chantier si elle est susceptible d'avoir été contaminée par des EEE. Le nettoyage de la machinerie qui sera effectué sur les sites des travaux devra être fait à au moins 50 m des cours d'eau et des plans d'eau, dans un secteur non propice à la germination des graines ou au développement de végétaux. Les déchets résultant du nettoyage devront être éliminés;
- Aucun sol excédentaire contenant des EEE ne pourra être utilisé comme matériel de recouvrement final;
- Les déblais contenant des EEE devront être éliminés dans un lieu autorisé ou enfouis sur place dans une fosse dans les secteurs qui devront être excavés. Ils devront par la suite être recouverts d'au moins 1 mètre de matériel non touché;
- Advenant que des frênes doivent être coupés lors des travaux de construction, l'initiateur devra appliquer les mesures de contrôle de l'agrile du frêne établies par la Communauté métropolitaine de Montréal. Les tiges de frênes ne pourront quitter la zone réglementée par l'Agence d'inspection des aliments.

La DEB considère l'étude d'impact non recevable à l'égard de la prévention de l'introduction et de la propagation d'EEE dans le cadre des travaux projetés. Elle sera recevable lorsque l'initiateur fournira les informations demandées. De plus, les mesures d'atténuations supplémentaires demandées sont nécessaires pour que le projet soit considéré comme acceptable.

Pour toute information supplémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Simard au 418 521-3907, poste 4417 ou à l'adresse courriel suivante : isabelle.simard@mdelcc.gouv.qc.ca.

LC/IS/se


Line Couillard, chef d'équipe
Espèces et Communautés naturelles

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation
environnementale et stratégique
Direction de l'évaluation
environnementale des projets hydriques et industriels

DATE : Le 26 novembre 2015

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité de l'étude d'impact du
« Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est » – Volet
espèces floristiques menacées ou vulnérables**

N^{os} DOSSIERS : SCW 910192; V/R 3211-04-056; N/R 5145-04-18 [530]

La présente donne suite à votre demande d'avis du 16 novembre 2015 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné et déposée en novembre 2015 par le consultant « Golder Associés Ltée » et transmise par l'initiateur du projet « CIAM ». Les commentaires de la Direction de l'expertise en biodiversité (DEB) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

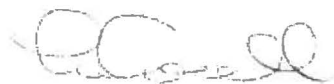
Ce projet vise à augmenter la capacité d'approvisionnement en carburant par la construction d'un terminal maritime, d'un site de chargement et d'un pipeline de 5 km passant sous les voies de transport existantes. Les deux premières infrastructures auront un impact sur deux friches composées d'espèces colonisatrices et une exotique envahissante. L'initiateur a consulté le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2013 et 2014) et l'étude ne rapporte aucune mention d'EFMVS sur le territoire correspondant à la zone d'étude. Il qualifie les impacts résiduels sur la végétation et les milieux humides de faible et il n'appréhende vraisemblablement aucun impact pour les EFMVS.

...2

Considérant le caractère très anthropique de la zone d'étude, la DEB corrobore l'analyse présentée par l'initiateur et considère l'étude d'impact recevable et le projet acceptable eu égard aux EFMVS. Ainsi, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Nancy Hébert au 418 521-3907, poste 4416.

LC/NH/se



Line Couillard, chef d'équipe
Espèces et Communautés naturelles

Note

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction des évaluations environnementales et des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 20 mai 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de
Montréal sur le territoire de Montréal-Est

N/Réf : SCW : 1009416

Vous trouverez ci-joint l'avis technique préparé par M. Martin Villeneuve concernant le sujet précité.

Pour un complément d'information, vous pouvez contacter M. Villeneuve au 418 521-3885, poste 7111.

La directrice,



Nancy Bernier

p. j.

Avis technique

DESTINATAIRE : Madame Nancy Bernier, directrice
Direction des eaux usées

DATE : Le 20 mai 2016

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de Montréal-Est**

N/Réf. : SCW – 1009416

OBJET DE LA DEMANDE

La Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels sollicite la collaboration de la Direction des eaux usées (DEU) afin de « connaître les normes applicables (MES et hydrocarbures C₁₀-C₅₀) et la fréquence de suivi des eaux à la sortie du bassin » (de captage des eaux de ruissellement).

Le présent avis porte uniquement sur cette question.

CONTEXTE

Selon les informations présentées, les eaux sanitaires et de ruissellement potentiellement contaminées générées dans le cadre du projet seront acheminées à la station d'épuration des eaux de la ville de Montréal durant la période d'exploitation.

Pour la période de construction (avant la mise en place des égouts), les eaux de ruissellement du site 1 seront acheminées dans un bassin existant utilisé par l'Administration portuaire de Montréal. L'effluent de ce bassin sera rejeté dans le fleuve Saint-Laurent.

RECOMMANDATIONS

La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal devra faire un suivi de l'effluent du bassin pour les hydrocarbures pétroliers (C₁₀-C₅₀) et les matières en suspension (MES). Les échantillons prélevés devront être de type instantané. Pour les C₁₀-C₅₀, la fréquence de suivi sera mensuelle et une valeur maximale de 2 mg/l devra être respectée. Pour les MES, la fréquence de suivi sera hebdomadaire et la moyenne mensuelle des analyses devra respecter 35 mg/l. Les fréquences et les exigences de rejets prévues sont valides seulement pour la période de construction.



Martin Villeneuve, chimiste, M. Sc.
Direction des eaux usées

Laporte, Charles-Olivier

À: Laberge, Johanne
Objet: RE: Recevabilité CIAM

De : Laberge, Johanne
Envoyé : 3 août 2016 13:40
À : Chatagnier, Hervé <Herve.Chatagnier@mddelcc.gouv.qc.ca>
Cc : Laporte, Charles-Olivier <Charles-Olivier.Laporte@mddelcc.gouv.qc.ca>
Objet : RE: Recevabilité CIAM

Bonjour M. Chatagnier

La présente est pour vous indiquer que l'étude déposée par CIAM est recevable, cependant les précisions demandées concernant les sols contaminés et les eaux souterraines devront être répondues dans les meilleurs délais, idéalement avant le début de l'audience publique.

Salutations

Johanne Laberge, géologue

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction des lieux contaminés
tél: (418) 521-3950 poste 4952
courriel: johanne.laberge@mddelcc.gouv.qc.ca

AVIS TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE :	Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal – Réponses aux questions concernant la recevabilité du projet
AVIS DEMANDÉ PAR :	Monsieur Hervé Chatagnier, directeur Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
AVIS ÉMIS PAR :	Johanne Laberge
DATE :	Le 28 juillet 2016
N/RÉF. :	SCW-909317
V/RÉF. :	3211-04-056

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels sollicite la collaboration de la Direction des lieux contaminés (DLC) concernant les réponses de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) aux questions formulées lors de l'évaluation de la recevabilité du projet sur les sites 1 et 2.

2. DOCUMENTS FOURNIS PAR LE DEMANDEUR

- Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal – *Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*. Golder Associés, juin 2016;
- Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal – *Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du MDDELCC – Section 6.3 Identification et analyse des impacts sur l'environnement*. Golder Associés, juillet 2016.

3. COMMENTAIRES AUX RÉPONSES FOURNIES POUR LA RECEVABILITÉ DU PROJET

Les réponses à nos questions sont regroupées dans le document de CIAM de juillet 2016. Nos commentaires sont présentés en fonction des numéros des questions et réponses de ce document.

Question QC-30

CIAM s'engage à ce que la qualité des sols importés sur les sites 1 et 2, si requis, respecte les critères B du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), conformément au tableau 2 de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, ci-après la « Politique », ou tout autre critère moins sévère convenu avec le Ministère, et à la condition que leur utilisation n'ait pas pour effet d'augmenter la contamination sur les sites.

De plus, si des sols en excès des critères C sont laissés en place sur des parois des excavations, CIAM précise qu'une membrane sera installée à ces endroits pour éviter la contamination des remblais utilisés.

Commentaires :

Le respect du critère B pour les sols de remblais qui seraient importés sur les sites 1 et 2 est acceptable à la condition que leur utilisation n'ait pas pour effet d'augmenter la concentration des sols du terrain conformément à l'article 4 du RSCTSC.

En ce qui concerne les options de gestion des sols excavés, il est à noter que depuis le 19 juillet 2016, les informations sur les aspects techniques et l'encadrement légal et réglementaire de la Politique sont mises à jour dans le Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés. Il est maintenant requis de se référer à l'annexe 5 de ce guide pour avoir la description de la nouvelle « Grille de gestion des sols excavés ».

L'utilisation de membrane est possible à la limite de la propriété pour séparer des sols < B de remblai importé ou de B-C du terrain réhabilité avec des sols contaminés > C d'un terrain voisin. Cependant, à l'intérieur du terrain, tous les sols devront respecter les critères C du Guide d'intervention.

Question QC-34

CIAM précise que le projet présenté ne constitue aucunement un projet de réhabilitation, mais bien un projet de construction et d'exploitation d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur des terrains ayant fait l'objet de travaux de réhabilitation exhaustifs. CIAM indique que la contamination du terrain est à discuter avec l'Administration portuaire de Montréal (gestionnaire du terrain) afin d'évaluer l'opportunité de mesures additionnelles pour assurer la compatibilité avec le projet. La figure QC-34-1 illustre l'emplacement approximatif des infrastructures permanentes du projet pour le site 1, sur laquelle a été superposée la qualité des sols. CIAM précise qu'une infrastructure permanente représente pour elle toutes infrastructures qui, une fois construites/mises en place, empêchent l'accès aux sols sous-jacents de par leur complexité d'ingénierie.

Commentaires :

Selon la figure QC-34-1, plusieurs stations d'échantillonnage démontrant des sols contaminés excédant le critère C du MDDELCC dans les sols en place se trouvent sous des réservoirs ou des bâtiments prévus. Bien que la zone qui sera occupée par la cuvette de rétention ne soit pas indiquée sur la figure, plusieurs stations d'échantillonnage démontrent la présence des sols contaminés excédant le critère C à l'intérieur de l'emplacement approximatif des murs souterrains géotechnique et environnemental et à l'extérieur de ceux-ci en bordure du Quai 101.

Bien que CIAM dans sa définition de permanent ne semble pas inclure la cuvette de rétention, le MDDELCC considère que le fait d'installer une membrane étanche sur un terrain implique le confinement de sols contaminés et, par conséquent, déclenche une réhabilitation volontaire.

Dans le présent cas, si des sols contaminés excédant le critère C sont laissés en place sous les réservoirs, sous la cuvette de rétention ou le long du quai, une allégation d'impraticabilité technique devra être présentée.

Question QC-35

La réponse à cette question indique que, contrairement à ce qui a été présenté dans le rapport de l'évaluation environnementale phase II de Golder (2016c), aucun LLPNA n'a été mesuré au site 1 dans les puits MWC-12-157 et PO08-6 en 2012 et 2013 et qu'un errata a été transmis au MDDELCC (Golder 2016e).

Commentaire :

En se référant à la figure 6 modifiée (17 juin 2016) de l'étude de caractérisation phase II (2012 et 2013), des produits pétroliers en phase libre de plus d'un mètre sont possiblement encore présents dans le puits PO08-8P.

Selon le cheminement d'intervention sur les eaux souterraines du Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, une intervention doit être réalisée pour récupérer les phases libres lorsque présentes. Par conséquent, du pompage de toutes les phases libres devra être prévu avant la réalisation du projet pour s'assurer que ces phases ne migrent pas à l'extérieur du terrain.

Étant donné que les résultats remontent à plusieurs années, des vérifications de la qualité des eaux souterraines et de la présence de phases libres devraient être faites en 2016 pour tous les puits encore existants dans le terrain.

Question QC-36

Le détail de conception et la localisation exacte des murs géotechnique et environnemental seront définis au moment de l'ingénierie détaillée et seront fournis au moment de la demande de certificat d'autorisation du projet.

Commentaires :

Étant donné que le Ministère demande l'enlèvement ou le traitement des sols contaminés avant l'implantation du projet, la pertinence de l'ajout de ces murs sera à revoir en fonction de la qualité des sols et des eaux souterraines à la suite des interventions de réhabilitation à venir.

Site 2

Question QC-37

La figure QC-34-1 présente la localisation des infrastructures prévues sur le site 2 superposées à la qualité des sols.

Commentaires :

Selon cette figure des infrastructures seront implantées au-dessus de sols contaminés excédant le critère C. Par conséquent, des sols contaminés devront être excavés. CIAM n'a pas estimé les quantités de sols qui devront être excavés ou traités in situ, mais précise que les sols excavés seront gérés conformément à la Politique. Cependant, tel que mentionné au commentaire de la question 30 ci-dessus, la gestion des sols devra respecter la nouvelle « Grille de gestion des sols excavés » de l'annexe 5 du Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés – et aux règlements en vigueur, dont le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (articles 4 et 6).

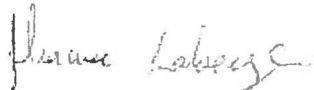
Question QC-38

Selon l'article 31.58 de la LQE, des avis de contamination devront être inscrits au Registre foncier du Bureau de publicité des droits.

CIAM répond qu'il fera part de cette demande à l'administration portuaire de Montréal (APM) qui gère les terrains du port pour Sa Majesté du chef du Canada et procédera à la publication d'un avis si APM ne s'y oppose pas.

Commentaires :

Comme les études de caractérisation phases I et II pour les sites 1 et 2 sont déposées en application d'un article de la LQE (article 31.1), une inscription d'un avis de contamination est requise. APM a une obligation légale de procéder à cette inscription.



Johanne Laberge, géologue

AVIS TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Acceptabilité du projet

AVIS DEMANDÉ PAR : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels

AVIS ÉMIS PAR : Johanne Laberge

DATE : Le 19 février 2016

N/RÉF. : SCW-909317

V/RÉF. : 3211-04-056

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels sollicite la collaboration de la Direction des lieux contaminés (DLC) concernant de la recevabilité du projet sur les sites 1 et 2.

2. DOCUMENTS FOURNIS PAR LE DEMANDEUR

- Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal – *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques*. Volumes 1 et 2, Golder Associés, novembre 2015;
- Évaluation environnementale de site phase I du Lot 1 250 985 (site 1) à Montréal-Est (Québec), Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, Golder Associés, janvier 2016;
- Évaluation environnementale de site phase II du Lot 1 250 985 (site 1) à Montréal-Est (Québec), Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, Golder Associés, janvier 2016;

- Évaluation environnementale de site phase I du Lot 1 251 217 (site 2) à Montréal-Est (Québec), Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, Golder Associés, janvier 2016;
- Évaluation environnementale de site phase II du Lot 1 251 217 (site 2) à Montréal-Est (Québec), Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, Golder Associés, janvier 2016.

3. COMMENTAIRES POUR LA RECEVABILITÉ DU PROJET

Commentaire n° 1 :

Le tracé final pour le passage du pipeline n'est pas encore déterminé et la caractérisation des sols en place et excavés telle que décrite à l'annexe G de l'étude d'impact sur l'environnement n'a donc pas été réalisée. Il est mentionné à la page 135 de l'étude d'impact : *« il est prévu que la caractérisation des sols et de l'eau souterraine le long du pipeline soit réalisée lors de la mise en place de ce dernier »*, donc après l'étape d'acceptabilité du projet.

Les sols de ce secteur fortement industrialisé sont susceptibles d'être contaminés au-delà des critères B et C de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (Politique). Pour s'assurer de la bonne gestion des sols excavés et éviter la découverte d'une contamination fortuite, l'initiateur du projet doit s'engager à réaliser la caractérisation des sols le long du tracé final lorsque celui-ci sera déterminé, et ce, avant le passage du pipeline. La gestion des sols excavés devra être réalisée conformément à la Politique, à la grille de gestion des sols contaminés excavés intérimaire et aux règlements en vigueur, dont le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (articles 4 et 6). Un rapport de caractérisation des sols avant installation et un rapport de caractérisation des tranchées réalisées et de la gestion des sols excavés à la suite de l'installation du pipeline devront être produits et déposés au MDDELCC.

Site 1

Commentaire n° 2 :

Il est mentionné à la première puce de la page 130 de l'étude d'impact que *« La partie supérieure du remblai (jusqu'à 4 à 6 m de profondeur) est présumée, sur la base des données historiques disponibles, être composée principalement de sols qui ont été précédemment excavés dans le cadre d'un projet antérieur de réhabilitation et réutilisés comme remblai sur le site à la suite de leur traitement »*. Cependant, la localisation de la zone réhabilitée dans le site 1 n'est pas indiquée dans le document et n'est pas précisée dans l'évaluation environnementale de site phase I et phase II (site 1).

Selon la figure 5B de l'évaluation environnementale de site phase II (site 1), plusieurs stations d'échantillonnage démontrent encore la présence de sols contaminés excédant le critère C du MDDELCC dans le remblai de surface, et ce, pour 36 des

81 stations réparties sur tout le terrain. Ce constat indique que le terrain n'a pas été réhabilité complètement et ne respecte pas le critère C pour un usage commercial – industriel. La figure 4-1 de l'étude d'impact présente la localisation des installations qui, lorsque les deux phases d'aménagement seront complétées, occuperont tout le terrain incluant la digue permanente. La localisation des infrastructures (ex. : réservoirs, cuvette de rétention) prévues dans le projet et la profondeur des excavations qui seront nécessaires pour les fondations devront être précisées pour s'assurer qu'il n'y aura pas de sols contaminés laissés sous les nouvelles infrastructures.

Bien que le projet ne soit pas visé par la section IV.2.1 de la LQE, le fait de procéder à une réhabilitation volontaire nécessite d'excaver ou de traiter les sols jusqu'à l'atteinte des critères d'usage. Étant donné la nature des contaminants (hydrocarbures pétroliers) et comme le terrain est vacant et sans infrastructure, il ne semble pas possible d'alléguer l'impraticabilité technique afin de laisser des contaminants en place selon l'article 31.57 de la LQE.

De plus, les sols qui devront être excavés pour l'implantation des nouvelles infrastructures devront être gérés conformément à la Politique, à la grille de gestion des sols contaminés excavés intérimaire et aux règlements en vigueur, dont le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (articles 4 et 6).

Commentaire n° 3 :

La section 6.2.2 de l'étude d'impact indique qu'en décembre 2012 des hydrocarbures en phase libre ont été observés dans deux puits de surface et une épaisseur de 1,55 m de produit libre a été mesurée dans un puits profond dans les dépôts meubles. De plus, en septembre 2013, une phase libre (0,05 m et 2,5 m d'épaisseur) a été observée dans huit puits d'observation.

Bien que du pompage des phases libres de produits pétroliers ait été réalisé antérieurement, il y a toujours présence de phases libres dans le terrain. Ces contaminants sont susceptibles de migrer à l'extérieur du terrain et de représenter des impacts au niveau des récepteurs potentiels, soit vers le fleuve selon l'écoulement de la nappe de surface, soit vers le réseau d'égout le long de la rue Notre-Dame dans les nappes profondes (unité de silt et sable et le roc entre 5,35 m et 14,86 m de profondeur). Selon la procédure d'intervention sur les eaux souterraines de la Politique, une intervention doit être réalisée pour récupérer les phases libres lorsque présentes. Par conséquent, du pompage de toutes les phases libres devra être prévu dans le projet pour s'assurer que ces phases ne migrent pas à l'extérieur du terrain, et ce, pour la recevabilité du projet.

Commentaire n° 4 :

Un fossé et un bassin d'origine anthropique sont présents sur le site 1. Cependant, les eaux ne semblent pas avoir été caractérisées et l'écoulement et les points de rejet ou de drainage de ceux-ci ne sont pas précisés dans les études réalisées. La qualité des eaux de surface et l'identification des récepteurs devraient être précisées dans l'étude.

Commentaire n° 5 :

Il est mentionné à la page 95 de l'étude d'impact qu'un mur géotechnique (Cutter Soil Mixing) sera aménagé en bordure du fleuve Saint-Laurent ainsi que l'installation de colonnes ballastées sur l'ensemble du site 1. Ces aménagements seront installés jusqu'à la couche de till, soit jusqu'à une profondeur variant entre 10 à 12 m pour accroître la stabilité des sols sur le site 1. Un mur géotechnique (Cutter Soil Mixing) implique le mélange de sol en place avec un coulis de ciment par un malaxage mécanique pour créer des colonnes cohésives résistantes et habituellement étanches.

La localisation et la longueur de ce mur ne sont pas présentées à la figure 4-1. Cependant, son installation entre les réservoirs prévus et le quai semble se trouver dans la zone où des sols contaminés au-delà des critères C et des phases flottantes en produits pétroliers ont été identifiés dans l'étude de caractérisation de phase II du site 1. Comme l'installation d'un tel mur risque de remobiliser les phases libres présentes, il sera requis de pomper les phases libres avant de procéder à de tels travaux. De plus, la présence de sols contaminés aux hydrocarbures pétroliers peut diminuer l'efficacité d'un tel mur. Il est donc recommandé d'excaver les sols contaminés > C dans ce secteur. Les détails de conception du mur et la gestion des phases flottantes devront être présentés dans l'étude d'impact, ces travaux étant susceptibles de faire migrer des contaminants à l'extérieur du site.

Site 2

Commentaire n° 6 :

Le site 2 comprendra les installations de chargement ferroviaire et routier, des aires de stationnement et un bâtiment satellite des opérations. Une dalle de béton sera aménagée sous la plate-forme de chargement.

L'étude d'impact indique à la page 136 que le site 2 contient des sols contaminés dont les concentrations sont supérieures aux critères C du MDDELCC pour les HP C₁₀-C₅₀ et /ou les HAP à 6 des 48 stations d'échantillonnage. Les dépassements de critères ont été observés pour les échantillons de sols prélevés dans l'unité de remblai et dans l'unité de silt et d'argile sous-jacente localisée au centre du terrain. De plus, selon le rapport d'évaluation environnementale de site phase II pour le site 2, des produits en phase libre et de l'irisation ont été observés dans les fissures de la couche d'argile et silt à l'endroit de dix stations d'échantillonnage.

La localisation des infrastructures prévues sur le site 2 (figure 4-3 de l'étude d'impact) devra être superposée à la figure 5A qui présente la qualité des sols, pour déterminer les zones qui seront utilisées pour le projet. Selon l'article 31.57 de la LQE, il sera possible de procéder à une réhabilitation volontaire seulement pour la partie du terrain où des infrastructures seront implantées. Par conséquent, la profondeur des excavations qui seront nécessaires devra être précisée pour s'assurer qu'il n'y aura pas de sols contaminés laissés sous les nouvelles infrastructures.

De plus, les sols qui devront être excavés pour l'implantation des nouvelles infrastructures devront être gérés conformément à la Politique, à la grille de gestion des sols contaminés excavés intérimaire et aux règlements en vigueur, dont le Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (articles 4 et 6).

Commentaire n° 7 :

Les études d'évaluation environnementale phase II pour les sites 1 et 2 ont révélé la présence de contaminants au-delà des valeurs limites réglementaires des annexes I et II du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. Dans ce cas, en fonction de l'article 31.58 de la LQE, des avis de contamination devront être inscrits au Registre foncier du Bureau de publicité des droits.

4. RECOMMANDATION

La DLC recommande de transmettre les commentaires à l'initiateur du projet. Nous considérons le projet recevable à la condition d'obtenir les précisions demandées.



Johanne Laberge, géologue

Note

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction des évaluations environnementales des projets
hydriques et industriels

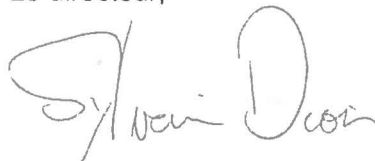
DATE : Le 14 janvier 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est
N/Réf. : SCW – 984790
V/Réf. : 3211-04-056

En réponse à votre demande concernant le dossier mentionné en objet, vous trouverez ci-joint l'avis de M. Benoit Nadeau, ingénieur à la Direction des matières dangereuses et des pesticides.

Pour toute question ou tout renseignement complémentaire, veuillez communiquer avec M. Nadeau au numéro de téléphone 418 521-3950, poste 4955 ou par courriel à benoit.nadeau@mddelcc.gouv.qc.ca.

Le directeur,



Sylvain Dion, chimiste

P. J.

EXPERTISE TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE : Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de
la municipalité de Montréal-Est

EXPERTISE DEMANDÉE PAR : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction des évaluations environnementales
des projets hydriques et industriels

EXPERTISE ÉMISE PAR : Benoit Nadeau, ing.
Direction des matières dangereuses et des
pesticides

DATE : Le 12 janvier 2016

N/RÉF. : SCW-984790
V/RÉF. : 3211-04-056

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels sollicite la collaboration de la Direction des matières dangereuse et des pesticides (DMDP) sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM).

2. INFORMATION FOURNIE PAR LE DEMANDEUR

Nous avons reçu un document sous forme de disquette comportant deux volumes, soit l'étude d'impact (volume 1) et les annexes (volume 2), portant le titre :

« Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – Dossier 3211-04-056 ».

Ce document a été produit par la firme Golder & Associés pour le compte de l'initiateur du projet.

3. RÉSUMÉ DU PROJET

Actuellement, environ 50 % des carburants d'avion de type *Jet A* et *Jet A-1* nécessaires pour les aéroports de l'est du Canada sont achetés auprès de raffineries situées au Québec ou en Ontario. Dans le cas de l'Aéroport Montréal-Trudeau, les carburants de ce type produits localement sont acheminés à Montréal-Est, puis à l'aéroport par le Pipeline Trans-Nord inc. (PTNI).

L'autre 50 % est importé directement par les compagnies aériennes sur le marché mondial. Des navires-citernes livrent le carburant au terminal maritime de l'entreprise International-Matex Tank Terminal du Port de Québec (IMTT-Québec) situé dans le secteur Beauport de la ville de Québec. En fait, le projet propose de rapprocher le point de réception des navires-citernes à Montréal au lieu de Québec. Aussi, il est mentionné que ce projet permettra à CIAM d'être propriétaire des infrastructures de transbordement et d'entreposage. Ainsi, la majorité des carburants *Jet A* et *Jet A-1* importés serait déchargée dans les nouvelles installations de CIAM dans le Port de Montréal et ensuite acheminée aux divers aéroports par pipeline, train, barge et/ou camion-citerne.

Une partie du carburant serait quand même déchargée aux installations d'IMTT-Québec dans le Port de Québec pour alléger les navires-citernes, et surtout pour assurer une redondance dans les sources d'approvisionnement, ce qui occasionnera une plus grande sécurité d'approvisionnement pour les aéroports.

4. AVIS SUR LA RECEVABILITÉ

Ce projet n'implique que des questions de transport et d'entreposage de produits pétroliers. L'établissement et l'opération d'un terminal pétrolier à Montréal ne génèrent que très peu de matières dangereuses résiduelles (MDR), toutes reliées soit à l'entretien des machineries ou à quelques déversements potentiels. Il n'y a pas de production de MDR comme telle, ni de transformation, ni de traitement.

De plus, les installations d'entreposage de produits pétroliers sont régies par le Code de construction et le Code de sécurité adoptés en vertu de la Loi sur le bâtiment. Cette loi et ces règlements relèvent de la Régie du bâtiment.

Pour ces raisons, nous estimons qu'il ne serait pas concrètement pertinent de consulter ultérieurement la DMDP sur ce projet.

Considérant les informations que nous avons reçues, selon notre champ de compétence (matières dangereuses), nous considérons ce projet comme recevable et n'avons pas d'autres commentaires à formuler.



Benoit Nadeau, ing.

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 17 décembre 2015

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'aviation de Montréal à Montréal-Est**

V/Réf. : 3211-04-056

N/Réf. : DPQA 1476

Bonjour,

Suite à votre demande du 16 novembre dernier, vous trouverez ci-joint l'expertise technique de Monsieur Pierre-Guy Brassard, ingénieur concernant l'objet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Brassard.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

La directrice,



France Delisle

p. j.

c. c. M. Pierre-Guy Brassard, ing., DPQA

AVIS TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Madame France Delisle, directrice
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Pierre-Guy Brassard, ing.

DATE : Le 14 décembre 2015

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est

V/Réf. : Dossier 3211-04-056

N/Réf. : DPQA 1476

1. Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, M. Hervé Chatagnier, directeur à la Direction des évaluations environnementales des projets hydriques et industriels (DÉE) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), dans sa demande du 16 novembre 2015, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) pour la préparation d'un avis de recevabilité environnemental relativement au volet sonore de l'étude d'impact portant sur le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est.

2. Caractéristiques sommaires du projet

L'initiateur du projet est la société CIAM, qui est propriétaire et qui exploite des installations de carburants pour aéronefs à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal¹. L'initiateur propose de construire un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire destiné à alimenter les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Le projet proposé inclut un terminal maritime, des réservoirs d'entreposage, une installation de chargement et des conduites de raccordement. L'initiateur propose de réaliser le projet sur deux sites distincts situés dans la municipalité de Montréal-Est.

3. Directive ministérielle

La directive ministérielle intitulée Directive pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est² émise en avril 2014, indique à l'initiateur du projet la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit réaliser. Les exigences formulées dans cette directive à l'égard du climat sonore concernent notamment les aspects suivants :

- La mesure du climat sonore initial dans les zones sensibles au bruit;
- L'évaluation des impacts sonores lors de la construction;
- La modélisation du climat sonore suite à l'implémentation des activités industrielles et l'évaluation des impacts en phase d'exploitation;
- Si requis, les mesures d'atténuation pour la phase de construction et pour la phase d'exploitation;
- Le programme de suivi environnemental.

4. Examen du volet sonore de l'étude d'impact environnemental

a) Contexte légal et réglementaire

Selon le cadre réglementaire actuel, seules les carrières, les sablières et les usines de béton bitumineux font l'objet d'une réglementation spécifique (Q-2, r. 7 et Q-2, r. 48). Ainsi, aucune réglementation sur le bruit ne s'applique spécifiquement au projet proposé par l'initiateur. Dans une telle situation, l'interdiction d'émettre un contaminant, comme défini à l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), est encadrée à l'aide de notes d'instructions et de lignes directrices. Ces outils permettent de préciser les pratiques à adopter afin de faciliter l'application de la loi.

¹ Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est – *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques – Rapport principal – Volume 1 de 2*, déposée au MDDELCC, novembre 2015.

² MDDELCC, *Directive pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est*, avril 2014.

Dans le cas du bruit, c'est la Note d'instruction 98-01, révisée en 2006³ (NI), qui propose les méthodes et critères applicables pour assurer un climat sonore qui respecte les exigences de la LQE. De plus, les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel⁴ proposent des balises pour les émissions sonores provenant d'un chantier de construction.

b) Caractérisation du climat sonore initial

Selon l'initiateur, la zone d'étude se caractérise par la présence de plusieurs sources de bruit importantes. Les principales sources sonores sont la circulation de véhicules et de camions, les industries, la carrière Lafarge ainsi que le Port de Montréal et la circulation maritime.

L'initiateur a procédé à une revue de l'information disponible pour le secteur à l'étude afin de caractériser le climat sonore initial. Une étude de bruit a été menée pour un autre projet par la firme Décibel Consultant en 2005 dans le secteur de la zone d'étude. Dans cette étude, trois récepteurs sensibles ont été identifiés et des mesures de bruit ont été prises. Selon les données fournies, les niveaux sonores pour ces secteurs varient entre 48,5 dBA et 66,5 dBA le jour et entre 42 dBA et 58 dBA la nuit. Nous notons que ces valeurs sont toutes au-dessus des valeurs présentées au tableau de la NI.

L'initiateur émet l'hypothèse que le climat sonore actuel autour du site du projet est semblable à ce qui a été mesuré il y a dix ans. De plus, il est mentionné dans l'étude sur le climat sonore⁵ que les valeurs du tableau de la NI sont utilisées comme seuil, ce qui est conservateur.

c) Phase de construction

Les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel proposent des balises pour les émissions sonores provenant d'un chantier de construction. Elles indiquent les limites sonores à respecter aux points récepteurs pour les périodes de jour, de soir et de nuit. On retrouve également une série d'éléments que le maître d'œuvre devrait mettre en application sur le chantier afin de minimiser les impacts sonores.

³ MDDELCC, *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent*, juin 2006, <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/publications/note-instruction/98-01.htm>

⁴ MDDELCC, *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*, <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01.htm>

⁵ Golder Associés, Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est – *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques – Rapport principal – Volume 2 de 2 – Annexe 1*, déposée au MDDELCC, novembre 2015.

L'initiateur identifie les principales sources d'impact sonore pour la phase de construction, soit :

- Les travaux de préparation du site;
- Les travaux de construction;
- Les activités de prédémarrage.

De plus, des mesures d'atténuation sont identifiées afin de minimiser les impacts sur le climat sonore pendant la phase de construction. Finalement, l'initiateur confirme que les activités prévues pendant la construction respectent les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel

d) Phase d'exploitation

L'initiateur identifie que les principales sources d'impact sonore sont l'exploitation des infrastructures et des installations ainsi que l'entretien et réfection des infrastructures. Plus spécifiquement, les principales sources de bruit sont :

- Pour le site 1 :
 - Moteurs et pompes;
 - Génératrice d'urgence;
 - Pompe à eau.
- Pour le site 2 :
 - Déplacement de la locomotive;
 - Déplacements ferroviaires;
 - Circulation des camions-citernes;
 - Génératrice d'urgence.

Selon l'étude sur le climat sonore, des simulations du niveau sonore en phase d'exploitation ont été réalisées. L'étude identifie 14 points récepteurs pour lesquels les niveaux sonores ont été estimés. D'abord, le scénario principal prévoit un fonctionnement maximal des équipements, selon la période de la journée. Pour ce scénario, les niveaux sonores simulés varient de 23 à 43 dBA le jour et de 18 à 39 dBA la nuit.

Ensuite, le second scénario considère, en plus, les émissions sonores des moteurs auxiliaires et pompes de déchargement du navire-citerne. Il est à noter que ce scénario représente le pire cas, et ce, malgré l'ajout des émissions sonores du navire, qui n'est pas sous la responsabilité de l'initiateur. Ainsi, ce scénario prévoit des niveaux sonores variant de 22 à 40 dBA le jour et pour la nuit.

Pour terminer, les simulations sonores n'identifient aucun dépassement des critères de bruit proposés dans al NI. L'initiateur a tout de même identifié des mesures générales d'atténuation qui pourraient être mises en place au besoin.

e) Suivi du climat sonore et suivi des plaintes

L'initiateur prévoit mettre en place un programme de surveillance environnemental et un programme de suivi environnemental. Il est mentionné dans l'étude d'impact que les détails de ces programmes seront précisés après l'ingénierie détaillée et lorsque les conditions d'autorisation seront connues. Il est prévu que le système de gestion environnemental soit basé sur la norme ISO 14000 (Norme internationale des systèmes de gestion environnementale).

L'initiateur doit également prévoir la mise en place d'un programme de suivi des plaintes pour les nuisances sonores. Le programme de suivi des plaintes doit permettre d'établir la relation entre les nuisances rapportées et les activités de l'exploitant. Les informations suivantes doivent notamment être recueillies :

- Identification du plaignant;
- Localisation et moment où la nuisance a été ressentie;
- Description du bruit perçu;
- Conditions météorologiques et activités observables lors de l'occurrence.

Ceci a pour objectif d'évaluer la pertinence de modifier les pratiques et/ou d'entreprendre certaines actions permettant de réduire les impacts sonores afin de réduire, voire éliminer, l'atteinte au confort ou au bien-être des citoyens. Toutefois, suite à une plainte, toute dérogation aux critères de la NI devra obligatoirement être corrigée. L'initiateur doit donc élaborer un programme de suivi des plaintes qui pourra être transmis au ministère au même moment que le programme de suivi du climat sonore.

5. Informations supplémentaires requises

a) Suivi du climat sonore et suivi des plaintes

L'initiateur doit déposer son programme de suivi du climat sonore et son programme de gestion des plaintes avant la délivrance des certificats d'autorisation.

6. Conclusion

L'analyse des éléments présentés dans l'étude d'impact permet de constater que l'ensemble des éléments requis, relativement au volet sonore, a été fourni et traité de façon satisfaisante. L'étude d'impact sur le projet de Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est est jugée recevable.

Toutefois, l'initiateur doit s'assurer de fournir les informations supplémentaires requises avant la délivrance des certificats d'autorisation.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. G. Brassard', with a horizontal line extending from the end of the signature.

Pierre-Guy Brassard, ing.

PGB/cr



DESTINATAIRE : Monsieur Étienne Chabot, directeur par intérim
Direction des programmes

DATE : Le 29 juillet 2016

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est**

Dossier : 3211-04-056 - N/réf. : SCW-984793

La présente se veut l'avis de la Direction des programmes (DP) en réponse à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels concernant le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est. Conformément au champ d'expertise de la DP, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Rappelons que le projet consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui permettra de recevoir des carburants Jet A et Jet A-1 par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce carburant est destiné 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 d'approvisionnement, le carburant sera alors expédié par pipeline, par barge, par train ou par camion-citerne vers les différents aéroports.

Ce projet permettra de diversifier les sources d'approvisionnement de carburants Jet A et Jet A-1, d'assurer une plus grande flexibilité de distribution de carburant, d'améliorer la sécurité d'approvisionnement de ces carburants et de transporter ceux-ci de façon plus efficace.

Le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM sera installé en bordure du fleuve Saint-Laurent sur deux sites exploités par l'Administration portuaire de Montréal (APM), au cœur d'un secteur dédié aux terminaux de chargement des produits pétroliers à Montréal-Est.

Le projet inclura :

- Un terminal maritime avec un quai de transbordement et un site de réservoirs d'entreposage (Site 1);

... 2

- Une installation de chargement de wagons et de camions-citernes (Site 2);
- Une courte conduite de raccordement entre les Sites 1 et 2;
- Un pipeline d'environ 5 km pour relier le Site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord inc. qui dessert déjà l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau en carburants Jet A et Jet A-1 à partir de Montréal-Est.

Il convient de souligner qu'il ne sera pas nécessaire pour CIAM d'aménager un quai spécifiquement pour le projet; les installations existantes de l'APM, notamment les quais 101 et 102, conviendront, et que le projet n'inclut aucune intervention dans le fleuve.

Il faut souligner aussi que le projet comprendra deux phases d'expansion pour la construction des installations, nommées Phase 1 et Phase 2. La première phase, d'une durée de 34 mois, concerne les installations qui sont nécessaires dès maintenant pour répondre aux besoins des compagnies aériennes, alors que la deuxième phase, d'une durée de 24 mois, est sujette à la demande croissante de carburant par les compagnies aériennes. Toutefois, la date à laquelle la phase 2 serait implantée n'est pas déterminée à ce stade-ci du projet.

Selon le promoteur, les activités susceptibles de générer des émissions de GES en période de construction sont associées à l'utilisation de machinerie et des équipements sur le chantier de construction. Ces sources d'émissions sont identifiées au tableau 1 :


Tableau 1 : Émissions de GES pendant les phases de construction

Source d'émissions	Puissance approx. (HP)	Phase 1 du projet			Phase 2 du projet		
		Temps d'utilisation (h)	Consommation diesel (l.)	Émissions de GES (tCO ₂ eq)	Temps d'utilisation (h)	Consommation diesel (l.)	Émissions de GES (tCO ₂ eq)
Bétonnière	170	1 400	20 161	61	650	9 361	28
Bouteur	300	5 200	181 322	545	5 200	181 322	545
Camion-benne (transport des matériaux)	500	5 200	107 564	323	1 700	35 165	106
Chargeuse frontale	250	4 300	124 949	376	4 300	124 949	376
Chargeuse frontale	500	4 300	249 898	751	1 700	98 797	297
Compacteur	150	2 000	34 870	105	870	15 168	46
Excavatrice	160	2 500	46 493	140	650	12 088	36
Excavatrice	450	2 600	122 162	367	2 600	122 162	367
Grue	175	7 800	115 631	348	7 800	115 631	348
Grue	250	7 800	495 561	1 490	7 800	495 561	1 490
Machinerie spécialisée (travaux géotechniques)	270	2 600	59 467	179	0	0	0
Niveleuse	250	1 700	49 399	149	1 300	37 775	114
Total				4 834			3 753
Émissions totales du projet							8 587

Par conséquent, les émissions totales de GES du projet sont évaluées à 8 587 tonnes d'équivalents dioxyde de carbone dont 4 834 tonnes d'équivalents dioxyde de carbone pour la Phase 1 et 3 753 tonnes d'équivalents dioxyde de carbone pour la Phase 2 du projet.

À la suite des réponses fournies par le promoteur dans le rapport « Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques » présenté en juin 2016, la DP juge le projet, tel que présenté, acceptable.

Finalement, pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons opportun d'être consultés et sommes disponibles pour répondre à toute question complémentaire qui pourrait découler de ce projet.



Sergio Cassanaz ing. MSc.A.

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 29 juillet 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est
V/Réf. : 3211-04-056 – N/Réf. : SCW-984793

Vous trouverez ci-joints nos commentaires donnant suite à la demande de la Direction des évaluations environnementales des projets hydriques et industriels, du 30 juin 2016, concernant l'analyse de recevabilité du projet susmentionné suite aux réponses fournies par le promoteur dans le document « Complément de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et aux commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ».

Pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons opportun d'être consultés. La personne qui a été désignée pour analyser ce dossier à la Direction générale de l'expertise climatique et des partenariats, Direction des programmes, est M. Sergio Cassanaz que vous pouvez joindre au poste 4917.

Le directeur par intérim,



Étienne Chabot

c. c. Mme Guylaine Bouchard
M. Sergio Cassanaz

DESTINATAIRE : Madame Manon Lacharité, directrice des programmes
Direction générale du bureau des changements climatiques

DATE : Le 14 décembre 2015

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est**

Dossier : 3211-04-056 - N/réf. : SCW-984 793

La présente se veut l'avis de la Direction générale du bureau des changements climatiques (DGBCC) en réponse à la demande de la Direction des évaluations environnementales (DEE) concernant le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est. Conformément au champ d'expertise de la DGBCC, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Dans le cadre de l'analyse de recevabilité du projet, la DEE a demandé à la DGBCC de formuler des commentaires ou des recommandations qui seront intégrés au document transmis à l'initiateur du projet.

Vous trouverez ci-après nos commentaires et recommandations :

Dans le rapport « Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la corporation internationale d'avitaillement de Montréal – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques », présenté par Golder Associés en novembre 2015, il est mentionné que les émissions en cours d'exploitation du projet sont associées à :

1. L'utilisation des équipements fonctionnant aux carburants fossiles sur le site (génératrices, pompes, locomotives de manœuvre, etc.);
2. Les émissions attribuables au transport des carburants Jet A et Jet A-1.

Dans ce dernier cas, tel que mentionné dans le rapport technique, actuellement les carburants Jet A et Jet A-1 en provenance d'outremer sont déchargés au terminal maritime de Québec, puis envoyés vers les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto par camion-citerne, train ou barge. Si le projet de terminal de CIAM se réalisait, le transport entre Québec et Montréal se ferait principalement par navire-citerne, et les carburants seraient ensuite acheminés vers les trois aéroports soit par pipeline, camion-citerne, train ou barge. L'évaluation du promoteur du projet sur les émissions de GES attribuables aux scénarios

...2

avec et sans le projet de terminal de CIAM, calculées sur des allers simples des moyens de transport des carburants entre le site de départ et le site d'arrivée, montre une réduction annuelle de l'ordre de 5 641 tonnes d'équivalents CO₂.

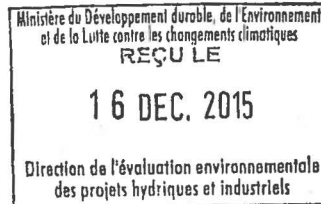
Toutefois, la DGBCC voudrait savoir comment sont gérées les vapeurs d'hydrocarbures lors des opérations de déchargement des navires transportant du carburant ainsi que lors du chargement des barges. Existe-t-il un système de récupération des vapeurs ou les vapeurs sont-elles brûlées dans une torchère, ou aucune des deux options précédentes? En fonction du type de système de récupération mis en place, des émissions de GES peuvent en découler et la DGBCC voudrait que ce sujet soit abordé dans le rapport.

Pour ce qui est des émissions pendant l'étape de construction, elles devront être également présentées dans l'étude des impacts environnementaux.

Finalement, pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons d'intérêt d'être consultés et sommes disponibles pour répondre à toute question complémentaire qui pourrait découler de ce projet.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sergio Cassanaz', is enclosed within a large, hand-drawn oval. A long, thin horizontal line extends from the left side of the oval across the page.

Sergio Cassanaz, ing. MSc.A.



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 14 décembre 2015

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire de la Corporation internationale
d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la
municipalité de Montréal-Est
V/Réf. : 3211-04-056 – N/Réf. : SCW-984793

Vous trouverez ci-joints nos commentaires donnant suite à la demande de la Direction des évaluations environnementales, du 16 novembre 2015, concernant l'analyse de recevabilité du projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est.

Pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons opportun d'être consultés. La personne qui a été désignée pour analyser ce dossier à la Direction générale du bureau des changements climatiques, Direction des programmes, est M. Sergio Cassanaz que vous pouvez joindre au poste 4917.

La directrice,

Manon Lacharité

c. c. Mme Guylaine Bouchard
M. Sergio Cassanaz

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

EXPÉDITEUR : François Houde

DATE : Le 28 juillet 2016

OBJET : Modélisation de la dispersion atmosphérique des émissions
du terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation
internationale d'avitaillement de Montréal, à Montréal-Est

N/Réf. : DAE-15305 et SCW-910026
V/Réf. : 3211-04-056

Voici un avis de la part de M. Jean-François Brière en réponse au dossier mentionné en objet. S'il y a lieu, vous pouvez le joindre au numéro de téléphone 418 521-3820, poste 4733.

Nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous prions d'agréer nos meilleures salutations.

Le directeur des avis et des expertises,

/s/ salette cras pour
François Houde

p.j. 1

DESTINATAIRE : Monsieur François Houde
Directeur des avis et des expertises

EXPÉDITEUR : Jean-François Brière

DATE : Le 28 juillet 2016

OBJET : Modélisation de la dispersion atmosphérique des émissions du terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal, à Montréal-Est

N/Réf. : DAE-15305

Le 30 juin dernier, nous avons reçu une demande d'avis technique de la part de M. Hervé Chatagnier, de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, concernant le document de réponses aux questions et commentaires soumis par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM), à Montréal-Est. Ce document fournit les informations demandées dans notre avis technique précédent portant le numéro de référence *SAVEX-14823*. Par ailleurs, un addenda à la modélisation a également été reçu le 25 juillet dernier pour ajouter un contaminant à la modélisation, soit le kérosène. Nous avons pris connaissance de la documentation soumise à notre attention. Étant donné que notre domaine d'expertise ne porte que sur la modélisation de la dispersion atmosphérique et sur la qualité de l'air ambiant, le présent avis ne se rapporte qu'à ces sujets particuliers.

Les réponses fournies par le promoteur aux questions soulevées dans notre avis technique *SAVEX-14823* sont complètes et satisfaisantes. Par contre, la modélisation supplémentaire préparée pour le kérosène n'a pas été réalisée conformément à nos recommandations, de sorte qu'elle devra être mise à jour pour juger de l'acceptabilité du projet. Dans ce contexte, l'étude d'impact est recevable au regard de la qualité de l'air ambiant, conditionnellement à la mise à jour de la modélisation du kérosène conformément aux éléments présentés dans cet avis et sous réserve de la validation des taux d'émission par l'autorité compétente.

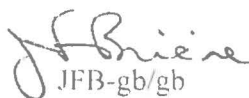
D'entrée de jeu, il est très important de souligner que la Direction des avis et des expertises (DAE) procède actuellement à la révision du critère du kérosène, en lien notamment avec l'information disponible sur les carburateurs *Jet A* et *JP-8*. L'acceptabilité du projet ne sera évaluée que sur la base du critère établi par la DAE, qui sera transmis au promoteur lorsqu'il sera disponible. La modélisation de la dispersion atmosphérique devra montrer le respect de ce critère.

La modélisation n'a pas été réalisée conformément aux recommandations contenues dans l'avis technique du *SAFEX-14823* en ce qui concerne le choix de l'environnement à retenir pour la modélisation. En effet, un environnement rural a été demandé, alors que la modélisation déposée pour le kérosène a été réalisée avec un environnement urbain. Le consultant indique que 57 % du territoire dans un rayon de 3 km correspond à une utilisation du sol de type industriel, commercial et résidentiel dense. Selon notre propre analyse, certains secteurs des quartiers résidentiels avoisinants ne correspondent pas à la définition de résidentiel dense (classes R2 et R3), comme précisée dans le document *Correlation of Land Use and Cover with Meteorological Anomalies* (Auer, 1978). Lorsqu'on prend en considération ces secteurs particuliers, la portion du territoire qui a une utilisation du sol de type industriel, commercial et résidentiel dense s'approche de 50 %. Comme il serait difficile de statuer clairement, nous recommandons que la modélisation soit réalisée en utilisant les deux options, soit un environnement rural et un environnement urbain, pour ensuite retenir les résultats les plus conservateurs.

Les résultats de la modélisation du kérosène ne sont présentés que pour des récepteurs sensibles situés à proximité du projet. Cependant, le critère s'applique à la limite du parc industriel dans lequel le projet se trouve. Ainsi, la mise à jour du rapport de modélisation devra présenter, en plus des concentrations de kérosène aux récepteurs sensibles, la concentration maximale modélisée à l'extérieur de la zone industrielle. À noter qu'une zone tampon de 300 mètres à partir des installations de CIAM pourra être tracée sur le fleuve Saint-Laurent, en remplacement de la zone industrielle, étant donné qu'il s'agit d'un territoire public.

En terminant, il est important de souligner que la modélisation actuelle du kérosène présente des dépassements du critère sur une période de 24 heures à l'extérieur de la zone industrielle. En fonction des résultats de la mise à jour de la modélisation et de la révision du critère pour le kérosène, le promoteur devra identifier des mesures de mitigation supplémentaire pour rendre son projet conforme.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous invite à me contacter pour toute information supplémentaire.


JFB-gb/gb

DAF-14762-521203454

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et
industriels

EXPÉDITEUR : François Houde

DATE : Le 20 juillet 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est (Recevabilité 02)

N/Réf. : DAE-15276
V/Réf. : 3211-04-056
SCW : 910026

Voici un avis de la part de Mme Carole Lachapelle en réponse au dossier mentionné en
objet. S'il y a lieu, vous pouvez la joindre au numéro de téléphone 418 521-3820 poste
4776.

Nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous
prions d'agréer nos meilleures salutations.

Le directeur des avis et des expertises,



François Houde

p.j. 1

DESTINATAIRE : Monsieur François Houde,
Directeur des avis et des expertises

EXPÉDITRICE : Carole Lachapelle

DATE : Le 20 juillet 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est (Recevabilité 02)

N/Réf. : DAE-15276

V/Réf. : 3211-04-056

SCW : 910026

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, M. Hervé Chatagnier, de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, a fait parvenir à Mme Linda Tapin, en date du 30 juin 2016, une copie du document contenant les réponses aux questions et commentaires qui ont été adressés à l'initiateur du projet relativement à son projet. Suite au premier examen de recevabilité, on nous demande d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, si les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Les éléments qui soulèvent encore des questions suite aux réponses de l'initiateur concernent la gestion de certaines eaux durant la période de construction, avant la mise en place du réseau d'égout sanitaire et pluvial.

1. Bassin de rétention des eaux de ruissellement du site 1

Sur le site 1 des fossés de captation temporaires seront aménagés pour diriger les eaux de ruissellement potentiellement contaminées vers le bassin de rétention existant. Les eaux du bassin se déversent après décantation dans le fleuve, à la hauteur de la baie 102 (quai 102), par une conduite de décharge souterraine construite en 2007. L'eau du bassin a été échantillonnée au printemps 2016 et des analyses ont été effectuées pour plusieurs paramètres organiques et inorganiques.

...2

Commentaire : D'après les résultats présentés au tableau QC-57-1, l'eau échantillonnée est de bonne qualité mais ces résultats sont un portrait avant la période de construction. Afin de vérifier la qualité de l'eau du bassin, un suivi devrait être fait durant la période de construction soit avant la mise en place du réseau d'égout domestique et pluvial. Le suivi devrait comprendre l'analyse des MES, du pH et des hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀. La Direction des eaux usées devrait être consultée pour connaître les normes de rejet applicables pour ces paramètres et la fréquence du suivi recommandée.

2. Eaux de ruissellement sur le site 2

Sur le site 2, le fossé de drainage présent le long de la rue Notre-Dame Est prend fin sur le site même et il n'y a pas de connexion avec le système pluvial de la ville de Montréal-Est ou avec le réseau hydrique environnant. Les eaux de ruissellement du site 2 sont infiltrées naturellement.

Question : Les eaux de ruissellement du site 2 sont-elles potentiellement contaminées? Dans l'affirmative, elles devraient être recueillies et acheminées au bassin de décantation comme celles du site 1.

3. Eaux des excavations des sites 1 et 2

Durant les travaux de construction qui couvriront une période d'environ 7 à 10 mois, l'eau s'accumulant dans les excavations des sites 1 et 2 sera pompée et entreposée temporairement dans des conteneurs étanches. Cette eau sera soit traitée et rejetée dans le système de drainage du site, soit éliminée hors site par une firme spécialisée.

Question : Si l'eau accumulée dans des conteneurs est traitée sur place, quel est le traitement envisagé? Si elle est rejetée dans le système de drainage est-ce qu'elle sera acheminée dans le bassin de décantation avec les eaux de ruissellement?

Document consulté

CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM), 2016. *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal*. Complément de l'étude d'impact sur l'environnement- Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Juin 2016. Pagination multiple.

CL

CL /ml

c.c. Mme Linda Tapin, DGSEE
M. Charles-Olivier Laporte, DEEPHI
M. Denis Brouillette, DGSEE, DAE

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et
industriels

EXPÉDITEUR : François Houde

DATE : Le 29 avril 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est

V/Réf. : 3211-04-056
N/Réf. : DAE-14781
SCW : 910026

Voici un avis de la part de Mme Carole Lachapelle en réponse au dossier mentionné en
objet. S'il y a lieu, vous pouvez la joindre au numéro de téléphone 418 521-3820 poste
4776.

Nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous
prions d'agréer nos meilleures salutations.

Le directeur des avis et des expertises,


François Houde

p.j. 1

DESTINATAIRE : Monsieur François Houde,
Directeur des avis et des expertises

EXPÉDITRICE : Carole Lachapelle

DATE : Le 29 avril 2016

OBJET : Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la
Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est – Analyse de
recevabilité

V/Réf. : 3211-04-056

N/Réf. : DAE-14781

SCW : 910026

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, M. Hervé Chatagnier, de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, a fait parvenir à Mme Linda Tapin, en date du 16 novembre 2015, une copie de l'étude d'impact du projet mentionné en objet. À cette étape de la procédure, la Direction générale du suivi de l'état de l'environnement (DGSEE) est sollicitée afin de donner son avis sur la recevabilité de l'étude d'impact réalisée pour le projet. Il s'agit, pour l'essentiel, d'indiquer selon notre champ de compétence, si tous les éléments requis par la directive ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante.

Le présent avis porte sur le projet pour les aspects relatifs à la gestion des eaux usées (eaux de procédé, eaux sanitaires et eaux de ruissellement) pour la protection des milieux aquatiques récepteurs.

1. Description sommaire du projet

Le projet de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire qui

...2

permettra de recevoir des carburants de type *Jet A* et *Jet A-1*¹, par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à Montréal-Est.

Actuellement, environ 50% des carburants de type *Jet A* et *Jet A-1* nécessaires pour les trois aéroports internationaux Montréal-Trudeau, Ottawa-Macdonald-Cartier et Toronto-Pearson sont achetés auprès des raffineries situées au Québec ou en Ontario. L'autre 50% est importé par les compagnies aériennes sur le marché mondial. Des navires-citernes livrent le carburant *Jet A* et *Jet A-1* au terminal maritime d'IMTT-Québec du port de la ville de Québec situé dans le secteur de Beauport. À partir de ce terminal, les carburants sont transportés par wagon-citernes vers l'aéroport de Toronto-Pearson et par camions-citernes vers les aéroports de Montréal-Trudeau et Ottawa-Macdonald-Cartier.

Le projet actuel vise uniquement la portion de l'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1* qui est directement importée par les compagnies et déchargée dans le port de la ville de Québec. Il vise notamment à rapprocher le point de réception des navires-citernes à Montréal au lieu de Québec.²

À partir du nouveau terminal d'approvisionnement, le carburant sera expédié par pipeline, par barge, par train ou par camion-citerne vers les trois aéroports.

Le projet comprend quatre composantes principales :

- Le site 1 est le terminal maritime avec un quai de transbordement et comprend huit réservoirs d'entreposage. Ce site est localisé en bordure du fleuve;
- Le site 2 situé au sud-ouest du site 1 comprend les installations de chargement des wagons-citernes et des camions-citernes;
- La conduite de raccordement entre le site 1 et le site 2;
- Un pipeline d'environ 5 km pour relier le site 1 au pipeline existant Pipelines Trans-Nord inc. (PTNI).

Les installations existantes de l'Administration portuaires de Montréal (APM) seront utilisées, notamment le quai 101/102. Ainsi, aucun nouveau quai n'est requis et le projet ne prévoit pas de travaux dans le fleuve ni aucun dragage.

Le transbordement des carburants *Jet A* et *Jet A-1* se fera au quai 101/102. Une fois accostés et amarrés, les navires-citernes seront déchargés de leur cargaison à l'aide de pompes à bord du navire-citerne et des installations de transbordement de CIAM. Ces installations sont conçues pour le déchargement d'un seul navire-citerne à la fois, à l'aide d'un boyau de déchargement-chargeement.

¹ Dans le cadre de son projet, CIAM a évalué la possibilité d'ajouter des produits pétroliers légers raffinés (avis de projet, mars 2014). Pour des raisons techniques et environnementales, cette possibilité n'a pas été retenue et les seuls produits visés sont les carburants *Jet A* et *Jet A-1*. Ces produits sont des carburateurs d'aviation de type kérosène qui se distinguent uniquement par leur point de congélation. Ils contiennent principalement des hydrocarbures alyphatiques renfermant 9 à 16 atomes de carbone.

² Une partie du carburant serait tout de même déchargée aux installations d'IMTT-Québec dans le port de Québec pour alléger les navires-citernes et pour assurer une autre source d'approvisionnement.

2. Gestion des eaux

Section 4.9 Services- Gestion des eaux usées et de ruissellement

Les eaux usées et les eaux de ruissellement potentiellement contaminées proviendront des sources suivantes :

Site 1

- L'eau récupérée par les déshydrateurs de carburant;
- Les eaux de ruissellement de l'aire des réservoirs (dans la digue de confinement);
- Les eaux de ruissellement de la station de pompage;
- Les eaux de ruissellement de la plate-forme des déshydrateurs et filtres;
- Les eaux de ruissellement des quais de chargement/déchargement des navires citernes;
- Les eaux usées domestiques.

Site 2

- Les eaux de ruissellement de la plate-forme de chargement des wagons citernes;
- Les eaux de ruissellement de la plate-forme de chargement des navires citernes;
- Les eaux usées domestiques.

Des systèmes d'égout sanitaire et pluvial seront aménagés sur les 2 sites afin de récupérer les eaux usées domestiques et de ruissellement. Ces systèmes seront raccordés au réseau d'égout municipal de Montréal.

Les sites 1 et 2 auront leur propre système de captage et de drainage des eaux de ruissellement. Les eaux de ruissellement potentiellement contaminées passeront par un séparateur huile/eau par gravité et ensuite par un séparateur huile/eau par coalescence avant d'être acheminées dans les égouts pluviaux municipaux.

Les eaux de ruissellement non contaminées seront acheminées vers le système d'égout pluvial municipal.

Les eaux usées domestiques (toilettes, cuisine etc.) seront acheminées vers le système d'égout sanitaire municipal.

L'eau récupérée des réservoirs des carburants ne pourra être acheminée aux séparateurs. Elle sera disposée hors site ou traitée séparément.

Section 7.2 Analyse des impacts – Période de construction

Les sources d'impact pendant la période de construction sont les travaux de préparation du site, les travaux de construction et les activités de démarrage.

Section 7.2.1.3 Qualité de l'eau de surface

Les travaux de préparation du site et les travaux de construction pourraient altérer la qualité des eaux de ruissellement (augmentations de MES et présence d'hydrocarbures). Un fossé de captation temporaire des eaux de ruissellement sera aménagé au pourtour des sites 1 et 2. Ces eaux seront gérées en fonction de leur qualité. Ce fossé demeurera présent jusqu'à ce que le système d'égout sanitaire et pluvial soit aménagé sur le site 1 et le site 2.

L'eau dans le bassin d'origine anthropique qui se trouve sur le site 1 sera pompée et gérée adéquatement lors des travaux de préparation du site.

Les activités de prédémarrage nécessiteront de l'eau, en particulier lors des tests d'étanchéité des conduites, du rinçage et du nettoyage des conduites ainsi que des tests d'étanchéité des structures des réservoirs. Les effluents générés par ces activités seront collectés et dirigés vers la cuvette de rétention des réservoirs.

Les eaux des activités de prédémarrage seront recyclées dans la mesure du possible. Elles seront ensuite gérées en fonction de leur qualité (Tableau 7.6).

Section 7.3 Analyse des impacts – Période d'exploitation

Un système de captage et de drainage des eaux de ruissellement sera aménagé sur les sites 1 et 2. Les eaux de ruissellement potentiellement contaminées seront prétraitées (séparateur huile/eau par gravité et séparateur huile/eau par coalescence) avant leur rejet au réseau d'égout pluvial.

Les eaux usées provenant des déshydrateurs de carburants seront gérées hors site ou traitées séparément.

3. Questions préalables

Dans l'étude d'impact, plusieurs éléments sont imprécis et ne permettent pas de bien comprendre la gestion des eaux usées et de ruissellement potentiellement contaminées et leur point de rejet ultime, pour la période de construction et la période d'exploitation.

Dans un courriel daté du 21 janvier 2016 adressé à M. Charles-Olivier Laporte, de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DEEPI), la Direction des avis et des expertises (DAE) a demandé certaines informations afin de vérifier si le projet impliquait un rejet d'eaux usées dans les eaux de surface ce qui, le cas échéant, pourra nécessiter une évaluation de la qualité des eaux et le calcul d'objectifs environnementaux de de rejet (OER) par la DAE. Les précisions demandées portaient principalement sur :

- La gestion des eaux usées et de ruissellement avant la mise en place des égouts sanitaire et pluvial ;
- Le point de rejet de l'égout pluvial (fleuve ou station d'épuration de la ville de Montréal);

- La qualité et la disposition des eaux provenant des tests d'étanchéité, du rincage et nettoyage des conduites et des tests d'étanchéité des réservoirs lors des activités de prédémarrage;
- La gestion des eaux provenant des déshydrateurs de carburant en supposant qu'elles soient traitées sur place;
- Le règlement 2008-47 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les normes de rejets à l'égout.

Les réponses de CIAM qui nous ont été transmises par courriel en date du 15 mars 2016 par M. Laporte sont résumées ci-dessous :

- Avant la mise en place du système d'égout pluvial, les eaux de ruissellement du site 1 seront acheminées dans un bassin existant utilisé par l'Administration portuaire de Montréal (APM). L'eau de ce bassin se déverse dans le fleuve après décantation. Le fossé du site 2 rejoindrait un système pluvial existant à Montréal-Est, mais d'après la réponse du promoteur, cela reste à confirmer;
- Le promoteur indique que pendant la période d'exploitation, les eaux de ruissellement contaminées seront prétraitées et dirigées vers les égouts pluviaux et combinées par la suite aux égouts sanitaires qui seront acheminés à la station d'épuration des eaux de la ville de Montréal.
- Les eaux utilisées, lors des tests de prédémarrage (nettoyages et tests d'étanchéité des conduites et des réservoirs), seront récupérées et réutilisées dans la mesure du possible. Les eaux qui n'auront pu être recyclées seront traitées en fonction de leur qualité avant leur rejet à l'égout.
- Les déshydrateurs sont utilisés pour absorber l'eau qui pourrait être présente dans le carburant. L'eau s'adsorbe sur un filtre. Quand ce dernier est remplacé, des analyses sont faites en fonction des paramètres applicables aux matières dangereuses résiduelles. Ces filtres seront par la suite éliminés par un entrepreneur autorisé.
- Le promoteur s'engage à respecter les normes du Règlement 2008-47 de la CMM.

4. Questions complémentaires et recommandations

Selon les informations présentées dans l'étude d'impact et les réponses qui nous ont été transmises en mars 2106, les eaux sanitaires et de ruissellement potentiellement contaminées générées dans le cadre de ce projet seront acheminées à la station d'épuration des eaux de la ville de Montréal durant la période d'exploitation. Selon les informations obtenues, les eaux des tests de prédémarrage (nettoyage et tests d'étanchéité des conduites et réservoirs) qui ne pourront pas être réutilisées seront acheminées à l'égout municipal. Le suivi de ces différents rejets en réseau relève donc de la CMM.

Le promoteur devra donner des précisions sur la gestion des eaux de ruissellement des sites 1 et 2, pour la période de construction, avant la mise en place du réseau d'égout. Ainsi, le point de rejet final du fossé de drainage du site 2 devra être déterminé. De plus, les eaux de ruissellement du site 1 seront acheminées dans un bassin existant. Ce bassin de décantation devrait être localisé de même que le point de rejet des eaux dans le fleuve. Afin de connaître les normes de rejet applicables (MES et hydrocarbures C₁₀-C₅₀) et la fréquence de suivi des eaux à la sortie du bassin, il faudrait contacter la Direction des eaux usées (DEU).

Le promoteur doit également indiquer comment il compte disposer des eaux usées domestiques avant la mise en place du réseau sanitaire.

Afin de faciliter la compréhension relative à la gestion des eaux usées, l'étude d'impact devrait présenter un tableau-synthèse indiquant le mode de gestion de tous les types d'eaux usées et de ruissellement générées par le projet pendant la période de construction et d'exploitation. Cette description devrait comprendre, s'il y a lieu, le type de traitement et le point de rejet ultime de ces eaux avant et après la mise en place du réseau d'égout sanitaire et pluvial. Il faudrait également indiquer sur quelle période il y aura un rejet au fleuve via le bassin du site 1.

DOCUMENTS CONSULTÉS

CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM), 2015. *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal*. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Rapport principal. Volume 1 de 2.

CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM), 2015. *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal*. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Rapport principal. Volume 2 de 2. Annexes.

CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM), 2014. *Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire. Avis de projet* 18 p. 2 annexes

Courriel de Charles-Olivier Laporte (mars 2016). Réponses de CIAM aux questions de la DAE.

CL

CL-sc/ml

c.c. M. Charles-Olivier Laporte, DEEPHI
M. Denis Brouillette, DGSEE-DAE
Mme Linda Tapin, DGSEE

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques
et industriels

EXPÉDITEUR : François Houde

DATE : Le 17 février 2016

OBJET : Qualité de l'air et modélisation de la dispersion atmosphérique des
émissions du terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation
internationale d'avitaillement de Montréal, à Montréal-Est

N/Réf. : SAVEX-14833 et 14782 / SCW-910026
V/Réf. : 3211-04-056

Voici un avis de la part de messieurs Jean-François Brière et Mathieu Lyonnais, en
réponse au dossier mentionné en objet.

S'il y a lieu, vous pouvez les joindre au numéro de téléphone 418 521-3820, postes 4733
et 4700 respectivement.

Nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire et vous
prions d'agréer nos meilleures salutations.

Le directeur des avis et des expertises,

/Sibelle Gray pour
François Houde

p.j. 1

DESTINATAIRE : Monsieur François Houde
Directeur des avis et des expertises

EXPÉDITEURS : Jean-François Brière
Mathieu Lyonnais

DATE : Le 17 février 2016

OBJET : Qualité de l'air et modélisation de la dispersion atmosphérique des
émissions du terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation
internationale d'avitaillement de Montréal, à Montréal-Est

N/Réf. : SAVEX-14833 et 14782

Le 16 novembre dernier, nous avons reçu une demande d'avis technique de la part de M. Hervé Chatagnier, de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, concernant les enjeux liés à la contamination de l'atmosphère et à la modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants émis lors de l'exploitation du terminal de carburant aéroportuaire projeté par la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM), à Montréal-Est. L'étude de dispersion atmosphérique a été réalisée par la firme Golder afin de vérifier le respect des normes et des critères de qualité de l'air ambiant lors de l'exploitation du terminal, et plus particulièrement lors des activités de transbordement et de chargement du carburant Jet A et Jet A-1 qui sera entreposé dans des réservoirs localisés sur le site.

Nous avons pris connaissance de la documentation soumise à notre attention. Soulignons que la validité des résultats de l'étude de dispersion atmosphérique n'est assurée que si toutes les sources d'émission, incluant les sources diffuses, ont été prises en compte et que les taux d'émission de ces différentes sources correspondent aux émissions réelles lors de l'exploitation du terminal. Ces informations devront faire l'objet d'une validation de la part de la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère.

D'entrée de jeu, il est important de mentionner que la modélisation n'a pas été réalisée conformément aux procédures reconnues, de sorte qu'elle devra être reprise pour nous permettre d'évaluer l'impact du projet sur la qualité de l'air ambiant. En effet, selon le *Guide de modélisation de la dispersion atmosphérique*, l'option rurale ou urbaine doit être sélectionnée en fonction de l'utilisation du sol dans un rayon de 3 kilomètres autour du site de modélisation. Dans le cas présent, puisque le projet est situé en bordure du fleuve Saint-Laurent, il y a moins de 50 % de l'utilisation du sol dans un rayon de 3 kilomètres qui est de type industriel, commercial ou résidentiel dense. De plus, les directions de vents qui

impacteront les quartiers résidentiels en périphérie du site proviendront vraisemblablement de secteurs ruraux. Pour ces raisons, l'environnement rural doit être retenu pour réaliser la modélisation. Cependant, comme les résultats de la modélisation sont très faibles pour plusieurs contaminants, il n'apparaît pas nécessaire de reprendre la modélisation pour tous les contaminants. Ainsi, la modélisation devra être reprise en sélectionnant l'option rurale seulement pour les oxydes d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO_2) et les particules fines ($\text{PM}_{2.5}$).

Il est indiqué dans le rapport de modélisation que la méthode OLM a été utilisée pour la modélisation des NO_x . Cependant, le rapport ne présente pas la méthodologie qui a été utilisée, notamment la concentration d'ozone (O_3) qui a été considérée dans les calculs. Selon notre propre évaluation basée sur les mesures de la station de Saint-Jean-Baptiste, la concentration d'ozone à utiliser est de 75 ppb avec une concentration initiale de NO_2 de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ces valeurs peuvent être utilisées, tout d'abord, pour toutes les périodes de modélisation avec la méthode OLM. Si des dépassements sont modélisés pour les concentrations quotidiennes ou annuelles, des concentrations d'ozone représentatives de ces périodes pourront être utilisées. Une concentration d'ozone de 55 ppb pourra être utilisée pour la concentration moyenne quotidienne, alors qu'une concentration d'ozone de 25 ppb pourra être considérée pour la concentration moyenne annuelle.

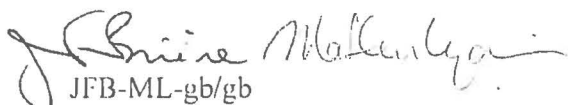
En ce qui concerne les caractéristiques des sources, le consultant devra documenter davantage les choix qu'il a faits, notamment expliquer le diamètre des événements des réservoirs d'entreposage (1 mm) ainsi que les dimensions initiales (σ_y et σ_z) des sources volumiques. De plus, l'emplacement des différentes sources volumiques pour modéliser la locomotive de triage devra être justifié. En terminant, le consultant devra expliquer pourquoi les émissions de la locomotive de triage n'ont pas été modélisées à l'aide de sources ponctuelles (cheminées) étant donné que les gaz d'échappement sont vraisemblablement émis à la verticale, à une température relativement élevée.

Afin de reproduire le plus précisément possible l'impact global des activités du projet, toutes les sources d'émission doivent être incluses dans la modélisation, qu'elles soient directement associées ou non au projet. À titre d'exemple, les fuites associées au déchargement des navires-citernes ou au chargement des barges doivent être intégrées à la modélisation, ou les justifications appropriées doivent être fournies. De même, les émissions de SO_2 de la locomotive de triage devront également être quantifiées et incluses dans la modélisation. Finalement, une modélisation supplémentaire de l'ensemble des sources pertinentes devra être réalisée pour le kérosène (CAS 8008-20-6), qui représente la presque totalité du carburant Jet A et Jet A-1. Les critères à respecter pour ce contaminant sont de $552 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une période de 4 minutes et de $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sur une période de 24 heures. La concentration initiale est considérée nulle pour les deux périodes.

Il est indiqué dans le rapport de modélisation que les émissions provenant des hottes du laboratoire ne sont pas modélisées. Par contre, aucune justification n'est fournie autre que les émissions seront peu fréquentes et de courte durée. Le consultant devrait spécifier quels contaminants sont susceptibles d'être émis et préciser les activités qui seront réalisées ainsi que leur fréquence.

En ce qui concerne l'éther de diéthylène glycol monométhyle (CAS 111-77-3), il est indiqué dans le rapport que les valeurs limites pour ce contaminant correspondent aux critères de l'éther de diéthylène glycol monobutyle (CAS 112-34-5). Or, des critères existent pour l'éther de diéthylène glycol monométhyle. Il s'agit d'un critère de $270 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une période horaire et d'un critère de $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une période annuelle avec des concentrations initiales nulles pour les deux périodes. Bien que ces critères soient plus sévères que ceux de l'éther de diéthylène glycol monobutyle, ils sont toutefois aisément respectés.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous invitons à nous contacter pour toute information supplémentaire.



JFB-ML-gb/gb

c. c. M. Pierre Walsh, DGSEE-DAE

savex-14833-521203695
savex-14782

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et
industriels

DATE : Le 22 décembre 2015

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de
la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est**

SCW - 990084

N/Réf. : 7610-06-01-08319-00

Vous trouverez ci-joint les commentaires de la Direction régionale concernant le projet mentionné en rubrique. Nos commentaires portent uniquement sur les volets relevant de notre champ de compétence, à savoir, les installations du Terminal, les sols et les eaux souterraines, le bruit ainsi que les milieux humides et naturels. Aussi, l'étude d'impact est jugée non recevable.

La directrice adjointe de l'analyse et
de l'expertise de Montréal et de Laval,

Genevieve Pepin pour
Marilou Tremblay

p. j. (1)

DESTINATAIRE : Madame Marilou Tremblay, directrice adjointe
Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de
Montréal et de Laval

DATE : Le 22 décembre 2015

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de
la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal sur le
territoire de la municipalité de Montréal-Est**

SCW - 990084
N/Réf. : 7610-06-01-08319-00

La présente fait suite à la demande d'avis produite par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels et datée du 16 novembre 2015, concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique. Nos commentaires porteront sur les installations du Terminal, les sols et les eaux souterraines, le bruit ainsi que les milieux humides et naturels. Aussi, nous jugeons l'étude d'impact non recevable.

Installations du Terminal

Section 4.5.4 de l'étude d'impact (Systèmes de pompage)

Plusieurs systèmes de pompage seront en activité, particulièrement au Site 1, servant notamment au transfert du carburant d'un réservoir à un autre, à la vidange des réservoirs, au chargement des wagons-citernes ainsi que des camions-citernes, au transfert du carburant vers le site de connexion de PTNI, etc. Où seront localisées les stations de pompage, à l'intérieur ou à l'extérieur des digues des réservoirs? Dans le cas où elles sont situées à l'extérieur des digues, décrire les mesures qui seront prises pour prévenir la contamination de l'environnement, en cas de fuites ou déversements.

Sections 4.6.1 et 4.6.2 (Îlot de chargement ferroviaire et îlot de chargement pour les camions-citernes)

La zone de chargement des wagons-citernes ainsi que celle des camions-citernes seront aménagées sur une dalle de béton devant permettre de confiner le produit déversé. Envisageons le pire cas, soit la rupture complète d'un wagon ou d'un camion pendant leur chargement. Les dispositifs en place (dalle de béton, puisards, séparateur

eau-huile) auront-ils la capacité suffisante pour contenir tout le produit déversé? Dans le cas contraire, quelles sont les mesures qui sont prévues dans les circonstances?

Sections 4.7 et 4.8 (Conduite de raccordement entre le Site 1 et le Site 2 – Tracé du pipeline jusqu'au site de connexion de PTNI).

Il est dit dans le document que le pipeline entre le Terminal et le site de connexion de PTNI sera muni d'une membrane de protection, d'une protection cathodique, d'un système pour la détection des fuites avec arrêt de transfert et d'un système de raclage. Toutefois, on ne prévoit pas de membrane de protection ni de protection cathodique pour la conduite de raccordement entre le Site 1 et le Site 2. Quelles sont les raisons motivant ce choix?

Section 4.9 (Services – Gestion des eaux usées et de ruissellement)

Il est écrit que pour les deux sites, les eaux captées seront dirigées vers un système de séparateurs; elles passeront d'abord par un séparateur huile/eau par gravité et ensuite dans séparateur huile/eau par coalescence avant d'être acheminées dans les égouts pluviaux municipaux. Les opérateurs seront responsables de pomper l'huile capturée dès que détectée pour empêcher le système des séparateurs de refouler dans les aires de confinement. Vers quel équipement sera pompée l'huile capturée? Quelle est sa destination finale?

Sols et eaux souterraines

Section 6.2.1.2 (Qualité environnementale des sols)

Peut-on obtenir les documents suivants : Golder Associés Ltée, 2015 et 2014 concernant les études de caractérisation environnementale les plus récentes pour les deux sites;

Peut-on également obtenir les rapports de Golder 2013a et 2013b concernant les travaux de caractérisation et de réhabilitation antérieurs.

De plus, il est écrit qu'il est prévu de caractériser les sols et l'eau souterraine le long du pipeline lors de la mise en place de ce dernier. Nous ne sommes pas d'accord avec cette approche. Nous sommes d'avis que les sols doivent être caractérisés au préalable afin d'assurer une meilleure gestion des sols excavés.

Section 6.2.2 (Hydrogéologie et qualité des eaux souterraines)

Dans le document, les résultats d'analyse des eaux souterraines ont été comparés aux normes de rejet de la CMM et aux critères de RESIE du MDDELCC. Nous faisons remarquer que la Ville de Montréal nous a informés, il y a un peu plus de 2 ans, que le Règlement CMM 2008-47 sur l'assainissement des eaux ne peut être appliqué dans les

cas d'infiltration d'eaux souterraines contaminées dans le réseau d'égout. En conséquence, seulement les critères de RESIE s'appliquent dans un tel cas.

Section 7.2.1.1 (Qualité des sols)

Il est écrit que lors des travaux d'excavation de sols effectués durant la période de construction, des échantillons seront prélevés dans les empilements de sols excavés sur les Sites 1 et 2 et seront analysés pour les paramètres chimiques pertinents, soit les HP C₁₀-C₅₀, les HAP et/ou les métaux. Les sols excavés seront gérés sur la base des résultats analytiques obtenus et selon la grille de gestion des sols excavés du MDDELCC. Nous ne sommes pas d'accord avec cette approche. Nous sommes d'avis que les sols excavés devront être gérés conformément aux résultats de la caractérisation en place.

Il est écrit aussi qu'il est possible que des sols propres soient importés pour répondre à certains besoins de construction, ce qui pourrait potentiellement améliorer la qualité globale des sols présents sur les sites. Le promoteur devra préciser que les sols propres importés sur le site devront être de qualité $\leq A$.

De plus, le promoteur devra s'engager à décontaminer au critère les fonds des excavations. De plus, des mesures devront être mises en place afin d'empêcher une re-contamination des zones où des remblais propres seront utilisés.

Bruit

Section 9.0 (Surveillance et suivi environnementaux)

Dans le programme de surveillance et suivi environnementaux, nous sommes d'avis que le promoteur ajoute les éléments suivants :

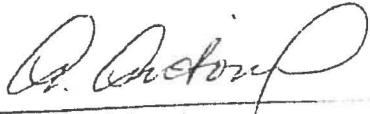
- 1) Effectuer un suivi du climat sonore dans la première année d'exploitation du Terminal afin de valider les résultats de la modélisation;
- 2) Prévoir un programme de suivi de la qualité des eaux souterraines des deux sites. Ce programme doit comporter, pour chaque site, au moins 3 puits d'observation, 1 en amont et 2 en aval dans le sens de l'écoulement des eaux souterraines. Les eaux souterraines doivent être échantillonnées et analysées au moins 1 fois par année pour les paramètres d'intérêt (c'est-à-dire les paramètres présents en excès dans les sols au moment de la caractérisation initiale).

Milieux humides et naturels

- 1) Contrairement à ce qui est indiqué aux sections 6.2.3 et 7.2.1.3, il n'y a pas qu'un seul cours d'eau dans la zone d'étude. En effet, les milieux adjacents au site de connexion de PTNI et longeant l'autoroute 40 vers le nord, identifiés

comme étant des marais et marécage constituent en fait un tronçon résiduel de cours d'eau (cours d'eau numéro 59 selon *L'Atlas des cours d'eau de l'Agglomération de Montréal*). Un autre tronçon de ce même cours d'eau persiste au sud de la zone d'étude, entre la carrière Lafarge et la rue Claude Masson. Ces cours d'eau doivent être identifiés sur une carte et l'évaluation des impacts sur ces milieux doit être effectuée;

- 2) Le statut du bassin présent sur le Site 1 devra être déterminé. Afin de déterminer si un bassin artificiel a évolué vers un milieu humide, il faut établir en premier lieu la fin pour laquelle l'ouvrage a été créé à l'origine. Un constat terrain permet de vérifier si l'ouvrage est toujours utilisé à cette fin. Dans la négative, il faut juger si l'ouvrage comporte les caractéristiques d'un lac ou d'un milieu humide afin de pouvoir le qualifier ainsi.



André Antoine, ing.
Analyste – Service industriel



Wendy Inksetter, biologiste, M.Env.
Analyste – Milieux naturel et hydrique



Note

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques
et industriels

DATE : 23 novembre 2015

OBJET : **Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire
de la Corporation international d'avitaillement de Montréal
sur le territoire de la municipalité de Montréal-Est**

N^{os} DOSSIERS : SCW 910192; V/R 3211-04-056; N/R 5145-04-18 [530]

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de l'objet mentionné, nous avons pris connaissance de l'étude d'impact pour le volet aires protégées.

Pour ce qui est de ses champs de compétences, le Service des aires protégées n'a aucun commentaire à formuler quant au contenu du document transmis et constate que tous les éléments requis par la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable. Ainsi, l'étude d'impact est jugée recevable.

Veuillez prendre note que bien que les sites identifiés à la figure 6-1 de l'étude d'impact ne touchent à aucune aire protégée, la zone d'étude se superpose en partie à une aire de concentration d'oiseaux aquatiques, ce qui relève de la responsabilité du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

Agathe Cimon,
Chef du Service des aires protégées

AC/mab/hm

c. c. M. Charles-Olivier Laporte, DGEES
M. Marc-André Bouchard, SAP

Laporte, Charles-Olivier

De: gabriel.chevrefils@ville.montreal.qc.ca
Envoyé: 1 août 2016 13:52
À: Laporte, Charles-Olivier
Cc: jAMIL.jimmy.dib@ville.montreal.qc.ca
Objet: Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire par la CIAM à Montréal-Est

Bonjour M. Laporte,

Suite à la discussion avec M. Chatagnier, nous convenons que l'étude d'impact pour le projet cité en rubrique est jugée recevable pour le Service de l'environnement de la Ville de Montréal, dans la mesure où les points soulevés dans notre lettre du 27 juillet dernier sont adressés par le promoteur avant la tenue d'éventuelles consultations.

Salutations,

Gabriel Chevrefils, ing., M.Sc.A.
Ingénieur

Division du contrôle des rejets industriels
Service de l'environnement
827, boul. Crémazie Est, suite 302
Montréal (Québec) H2M 2T8

☎ : 514 280-4329
📠 : 514 280-4230
✉ : gabriel.chevrefils@ville.montreal.qc.ca

Montréal 

 Avant d'imprimer, pensez à l'environnement

Avertissement

Ce message, ainsi que tout fichier qui est joint, est destiné exclusivement aux personnes à qui il est adressé. Il peut contenir des renseignements ou des informations de nature confidentielle qui ne doivent pas être divulgués en vertu des lois applicables. Si vous avez reçu ce message par erreur, ou s'il ne vous est pas destiné, veuillez le mentionner immédiatement à l'expéditeur et effacer ce courriel ainsi que les pièces jointes, le cas échéant. L'impression, diffusion, distribution ou reproduction de ce message et de tout fichier qui y est joint est strictement interdite.



Service de l'environnement

Division Contrôle des rejets industriels

827, boulevard Crémazie Est, Bureau 302
Montréal (Québec) H2M 2T8
Tél. : 514 280 4330 Téléc. : 514 280-4230

Le 27 juillet 2016

POSTE CERTIFIÉE LP 401 423 085 CA

Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)
Direction de l'évaluation environnementale des projets
Hydriques et industriels
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

À l'attention de Monsieur Hervé Chatagnier, directeur

**OBJET: Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation
Internationale d'Avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de
Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)**

Monsieur,

Vous avez sollicité notre collaboration pour l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité en rubrique selon notre champ de compétence, soit l'assainissement de l'air et des eaux*. Tel que demandé dans votre lettre du 30 juin 2016, nous avons analysé les réponses aux demandes que nous avons faites dans notre lettre du 19 janvier 2016. À cet égard, veuillez trouver ci-joint nos questions et commentaires.

Assainissement de l'air :

1. La réponse donnée à la question QC-42 est incomplète puisque la démonstration que les appareils de combustion prévus au projet respectent la norme de l'article 4.12 du règlement 90 (2001-10 CMM) n'a pas été faite. De plus, ces appareils de combustion n'ont pas été inclus au scénario de modélisation présenté.
2. La réponse à la question QC-43 précise que les émissions sont considérées « continues » pour la modélisation selon le règlement 90 (2001-10 CMM) alors que les chargements des réservoirs ont lieu de façon sporadique et discontinue. Le calcul doit donc être repris.

Assainissement des eaux :

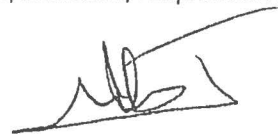
1. Étant donné la présence de ces contaminants normés au règlement 2008-47 (CMM) dans les produits qui seront entreposés, l'éthylbenzène, les sulfures et les hydrocarbures aromatiques polycycliques devraient être ajoutés aux paramètres analysés.

* Veuillez noter que depuis le 1^{er} janvier 2002, le règlement 90 de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) (et ses amendements) est devenu un règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et que la Ville de Montréal est chargée de son application. Veuillez aussi noter que depuis le 1^{er} janvier 2012, le règlement 2008-47 de la CMM ainsi que le règlement du conseil d'agglomération de Montréal RCG 08-041, tels qu'amendés, s'appliquent intégralement et que la Ville de Montréal est chargée de leur application sur le territoire de l'Agglomération.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Gabriel Chevreffils, ing., M.Sc.A.
Ingénieur



Jamil Jimmy Dib, ing. M.Env.
Chef de section - Intervention

GC/yl

c. c. M. Charles-Olivier Laporte, par courriel : charles-olivier.laporte@mddelcc.gouv.qc.ca

Service de l'environnement
Division du contrôle des rejets industriels
827, boulevard Crémazie Est, bureau 302
Montréal (Québec) H2M 2T8
Tél.: 514 280-4330 Fax: 514 280-4230

Le 19 janvier 2016

Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

À l'attention de Monsieur Hervé Chatagnier, directeur

**OBJET: Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation
internationale d'avitaillement de Montréal sur le territoire de la municipalité de
Montréal-Est (Dossier 3211-04-056)**

Monsieur,

Vous avez sollicité notre collaboration pour l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité en rubrique selon notre champ de compétence, soit l'assainissement de l'air et des eaux*. Tel que demandé dans votre lettre du 25 novembre 2015, l'analyse porte sur la qualité de l'étude d'impact et non sur le projet et ses impacts. À cet égard, veuillez trouver ci-joint nos questions et commentaires sur ces aspects en considérant la directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact.

Assainissement de l'air :


1. La description du projet n'indique pas dans le détail quels sont les camions-citernes utilisés pour le chargement et le transport de carburant Jet A ou Jet A1. Est-ce que la corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) est propriétaire des camions-citernes? Est-ce que les camions-citernes sont utilisés exclusivement pour le transport de carburant Jet A ou Jet A1. Si non, sont-ils susceptibles d'avoir transporté de l'essence?
2. À la section 3.2.3, les conditions à utiliser afin de déterminer la tension de vapeur d'un produit entreposé en regard du type de réservoir devraient être celles aux conditions d'entreposage;
3. Selon l'option choisie, les génératrices seront alimentées au carburant Jet A ou Jet A1. À l'exception des normes des articles 3.01 et 3.02, l'étude n'indique pas si les rejets à l'atmosphère respectent les autres normes et exigences du règlement 90 (2001-10 CMM) pour les appareils de combustion;
4. Afin de démontrer la capacité du projet à respecter les normes, critères et exigences du règlement 90 (2001-10 CMM), les calculs doivent être effectués à l'aide de la formule 3.02 a), lorsqu'il y a plus d'une source d'émission sur une propriété.

5. Afin de démontrer la capacité du projet à respecter les normes, critères et exigences du règlement 90 (2001-10CMM), les calculs selon la formule 3.02 a) doivent inclure toutes les sources ponctuelles, incluant les sources de combustion;
6. Étant donné que le déchargement de navire est une activité sporadique et discontinue (2 à 3 jours par mois pour des périodes d'environ 24h), les paramètres d'émission des sources de composés organiques en provenance des réservoirs devraient être estimés sur la durée du déchargement. Le calcul ne doit pas être pondéré mensuellement lorsque les résultats de la modélisation de la qualité de l'air sont comparés à des normes ou critères pour des périodes inférieures ou égales à la durée de déchargement.

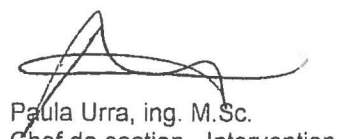
Assainissement des eaux :

1. L'étude indique seulement qu'un programme de suivi sera élaboré pour le séparateur huile/eau et que des analyses périodiques de la qualité de l'eau seront effectuées lors de la période d'exploitation. Aux fins de l'étude, une proposition de programme de suivi des eaux acheminées à l'égout est requise.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Sébastien Wagner, ing.
Ingénieur



Paula Urrea, ing. M.Sc.
Chef de section - Intervention

SW/fek

c. c. M. Charles-Olivier Laporte, par courriel : charles-olivier.laporte@mddelcc.gouv.qc.ca