

mai
2016

RAPPORT FINAL



PROJET DE TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT
DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA CORPORATION
INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM)



Communauté métropolitaine
de Montréal

Mot du président

Le 31 mai 2016

Monsieur Denis Coderre
Président du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

Monsieur le Président,

Au nom des membres de la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport des séances d'information publiques concernant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM).

Le comité exécutif de la Communauté confiait à la commission de l'environnement le mandat de tenir des séances d'information publiques afin de présenter le projet, ainsi que des séances de consultation où tous ont eu l'occasion de s'exprimer sur le projet.

Par le biais de ce rapport, le comité exécutif aura l'occasion de prendre connaissance des observations et questionnements des participants.

En terminant, j'aimerais remercier tous les intervenants impliqués, sans oublier mes collègues de la commission de l'environnement.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le président de la commission de l'environnement,



Stéphane Boyer
Membre du conseil de la Ville de Laval



Table des matières

Présentation de la commission de l'environnement	3
Introduction	4
Mandat de la commission de l'environnement	5
Présentation du document	5
1. Activités de consultation	6
2. Description du projet	8
3. Les principaux enjeux	12
Sécurité	12
Environnement	13
Fiabilité de l'approvisionnement en carburant aéroportuaire	13
Transport	14
Engagement communautaire	14
Santé	14
4. Les recommandations	15
Sécurité	15
Environnement	16
Engagement communautaire	16
Santé	17
Transport	17
Conclusion	18
ANNEXE A – Avis public pour les séances de consultation publiques de la commission de l'environnement	19
ANNEXE B – Informations concernant le projet de la CIAM	21
ANNEXE C – Tableau synthèse des mémoires déposés	98





Présentation de la commission de l'environnement

Au nombre de huit, les membres de la commission de l'environnement représentent les cinq secteurs géographiques du Grand Montréal (agglomération de Montréal (4), agglomération de Longueuil, Laval, couronne Nord et couronne Sud).

Membres de la commission de l'environnement

PRÉSIDENT



Stéphane Boyer
Membre du conseil de la Ville de Laval

MEMBRES



Mme Anne Barabé
Membre du conseil de la Ville de Boucherville



M. Harout Chitilian
Vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal

VICE-PRÉSIDENTS



M. Lionel Perez
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal



Mme Catherine Clément-Talbot
Membre du conseil de la Ville de Montréal



Mme Nathalie Simon
Mairesse de la Ville de Châteauguay



M. Réal Ménard
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, Maire de l'arrondissement de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve



M. Guillaume Tremblay
Maire de la Ville de Mascouche





Introduction

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (Communauté) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, lesquelles représentent près de 3,9 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 360 kilomètres carrés. La Communauté exerce notamment des compétences dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, du logement social, du transport en commun et de l'environnement.

En mars 2014, la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) a déposé auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) un avis de projet concernant la construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire dans la Ville de Montréal-Est ainsi que les connexions nécessaires à la réception et au transport de carburant afin d'approvisionner plusieurs aéroports, dont l'Aéroport international Pierre-Elliott Trudeau de Montréal.

Le projet a pour objectif de diversifier les sources d'approvisionnement de carburant d'aviation, d'assurer une plus grande flexibilité dans les options de distribution de carburant, de transporter le carburant de façon plus efficace et d'améliorer la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement.

Dans le cadre du processus d'autorisation du MDDELCC, la CIAM a effectué une étude d'impact sur l'environnement de son projet qu'elle a déposé le 6 novembre 2015. Des activités d'information et de consultation, dont deux séances de portes ouvertes, ont également eu lieu aux mois d'avril et juillet 2015. Ces événements ont permis de présenter le projet à la communauté et de recueillir les questions et commentaires des citoyens, afin de les considérer dans la conception du projet.

Dans le processus prévu par la réglementation, les documents officiels concernant le projet, comme l'étude d'impact sur l'environnement, seront rendus publics lorsque le MDDELCC jugera l'avis de projet complet et feront l'objet d'annonces. Par la suite, les personnes intéressées auront l'occasion de demander des audiences au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Le processus du BAPE peut être déclenché par le gouvernement de sa propre initiative ou à la demande du public.





Mandat de la commission de l'environnement

À sa séance du 17 septembre 2015, le comité exécutif de la Communauté a mandaté la commission de l'environnement de tenir des séances d'information et de consultation publiques sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la CIAM afin de contribuer à la position de la Communauté sur ce projet (résolution CE15-190).

Pour la réalisation de son mandat, la commission de l'environnement a invité les représentants des administrations municipales et régionales, les groupes, les organismes ainsi que toutes les personnes désireuses de se prononcer sur le projet. La séance de consultation publique a eu lieu le 5 avril 2016 au siège social de la Communauté.

L'objectif de cette consultation était d'entendre le point de vue des différents intervenants concernant la réalisation d'un nouveau projet de terminal d'approvisionnement aéroportuaire ainsi que les connexions nécessaires à la réception et au transport de carburant dans la Ville de Montréal-Est.

Le projet de la CIAM s'insère dans un contexte où les élus du Grand Montréal ont fait le pari, en adoptant le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), d'agir sur les éléments qui permettront de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable.

Les réflexions de la Communauté sur les enjeux entourant le stockage et le transport de carburant aéroportuaire soulèvent plusieurs questions et préoccupations au sein des municipalités et des citoyens. Parmi celles-ci, deux ressortent plus particulièrement basées sur les orientations, les objectifs et les critères du PMAD, soit :

- l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement; et
- la sécurité des personnes et des biens.

Le présent rapport servira à étayer la position de la Communauté vis-à-vis le projet de la CIAM.

Présentation du document

Le rapport de consultation présente d'abord une description des activités de consultation ayant eu lieu le 5 avril 2016. Dans cette première section sont décrits la mobilisation des participants, le déroulement général du processus consultatif, le portrait des participants et le détail de la participation.

Dans la section suivante, les détails du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire et des connexions nécessaires à la réception et au transport du carburant de la CIAM sont présentés.

Dans la troisième section, le rapport expose les principaux enjeux abordés par les groupes et organismes ayant participé au processus de consultation publique de la Communauté.

Enfin, la quatrième section présentera les recommandations de la commission de l'environnement relatives au projet de la CIAM.





1. Activités de consultation

En vertu du mandat confié par le comité exécutif et en réponse aux enjeux identifiés, la Communauté souhaitait consulter les représentants des administrations municipales et régionales, les groupes, les organismes ainsi que toutes les personnes désireuses de se prononcer sur le projet de la CIAM, afin de mieux connaître leurs points de vue en lien avec les impacts métropolitains sur l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement ainsi que la sécurité des personnes et des biens.

Pour ce faire, la Communauté a identifié cinq questions auxquelles les citoyens, les organismes, les groupes et les administrations municipales et régionales étaient invités à répondre :

1. Le site proposé convient-il à ce type d'installation ?
2. Quelles sont vos principales préoccupations environnementales à l'égard de ce projet ?
3. Quelles sont vos principales préoccupations quant à l'aménagement du territoire ?
4. Quels éléments de sécurité devraient être considérés dans le cadre de ce projet ?
5. Y a-t-il d'autres éléments à prendre en compte dans l'évaluation de ce projet ?

Dans le processus de consultation, la Communauté a d'abord invité toute personne intéressée à venir assister à l'une des deux séances d'information publiques s'étant déroulées le 29 février 2016 de 13 h à 16 h et de 19 h à 22 h au siège social de la Communauté. Lors de ces séances, la CIAM a présenté son projet aux citoyens et aux organismes du Grand Montréal et a répondu aux questions. Au total, 15 personnes se sont déplacées en après-midi pour assister à la présentation de la CIAM, alors que 9 se sont présentées à la séance du soir.

Par la suite, tout citoyen ou organisme désirant s'exprimer sur le projet a été invité à transmettre leur mémoire et à signifier son intérêt à être entendu aux séances de consultation publiques, au plus tard le 22 mars 2016. Un avis public a d'ailleurs été publié à cet effet dans les journaux. Une section dédiée à la consultation publique a aussi été ajoutée au site Internet de la Communauté dans lequel le mandat de la consultation, le calendrier des séances ainsi que les liens pour accéder aux mémoires et aux enregistrements audio ont entre autres été publiés.

La Communauté a reçu un total de 12 mémoires provenant de :

- Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)
- Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM)
- Alerte Pétrole Rive-Sud (APRS)
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
- Aéroports de Montréal (ADM)
- L'Association internationale du transport aérien (IATA)
- Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E)
- National Airlines Council of Canada (CNLA)
- Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île
- Conseil du patronat du Québec (CPQ)
- Board of Airlines Representatives in Canada (BAR CANADA)
- Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)





Parmi ceux-ci, trois ont signifié leur intérêt à venir présenter leur mémoire lors des séances de consultation publiques de la commission de l'environnement, soit :

- Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM)
- Alerte Pétrole Rive-Sud (APRS)
- Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E)

Deux séances de consultation publiques étaient préalablement prévues le 5 avril 2016, soit une en après-midi de 13 h à 16 h et une en soirée de 19 h à 22 h. Compte tenu du faible nombre d'intervenants ayant signalé leur intérêt à venir présenter leur mémoire lors des séances de consultation publiques prévues à cet effet, la séance d'après-midi du 5 avril 2016 a été annulée et ont réuni toutes les présentations lors de la séance du soir. Au total, 16 personnes se sont déplacées au siège social de la Communauté pour assister à la séance de consultation publique et à la présentation des mémoires.

Lors de cette séance, une période de 15 minutes a été allouée à chaque intervenant présentant un mémoire, incluant la période de questions et d'échanges avec les commissaires. De plus, une période de questions prévue à la fin de la séance permettait aux personnes inscrites avant la séance publique, qui n'avaient pas déposé de mémoire, d'être entendues par les membres de la commission de l'environnement.

Trois interventions ont eu lieu lors de la période de questions, une par M. Réal Bergeron, citoyen, une par Mme Monique Hains du regroupement Alerte Pétrole Rive-Sud et une par M. Luc Falardeau, citoyen. Les questions soulevées par ces trois intervenants portaient essentiellement sur :

- les normes à respecter pour l'approbation du projet;
- le type de développement souhaité pour l'Est de Montréal;
- la tenue d'un BAPE;
- l'impact du projet sur les gaz à effet de serre (GES);
- l'analyse du projet par le gouvernement fédéral en fonction de son impact climatique et global;
- les capacités existantes en terme de stockage de carburant aéroportuaire (parc de réservoirs dédié au carburant d'aviation dans le parc industriel situé à proximité de l'aéroport); et
- la considération d'autres sites pouvant accueillir les infrastructures liées au projet.

Enfin, dans le but d'appuyer les activités de consultation publique sur le projet de la CIAM, la Communauté a aussi réalisé diverses activités de communication visant à diffuser de l'information portant sur le processus de consultation. Plus précisément, la Communauté a créé une section sur son site Web (<http://cmm.qc.ca/evenements/consultation-projet-ciam/>) dédiée exclusivement au projet de la CIAM, qui comprend entre autres : le calendrier des événements de consultation, le guide de consultation, la présentation de la CIAM, les enregistrements audio et les albums photos associés aux séances d'information et de consultation, les mémoires reçus ainsi que les communiqués de presse, avis média et nouvelles en lien avec le projet. D'autres activités Web relatives au projet ont également été créées, soient une pour Facebook, Twitter, LinkedIn et Google +.





2. Description du projet

La Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) est une société à but non lucratif détenue par un consortium de compagnies aériennes commerciales qui représentent la plupart des transporteurs nationaux et internationaux desservant les aéroports de l'Est du Canada.

La CIAM propose de construire et d'opérer un terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire (*Jet A et Jet A-1*) dans l'Est de Montréal qui permettra de recevoir le carburant de navires dans des réservoirs construits à cet effet. Le carburant sera alors expédié par pipeline, barges, camions-citernes et trains en direction des aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa afin d'alimenter les compagnies aériennes.

Le terminal d'approvisionnement en carburant aéroportuaire de la CIAM serait bâti 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 de produits pétroliers dans la Ville de Montréal-Est.

Au total, on estime que ce sont entre 1 387 à 1 858 millions de litres par année qui à terme transiteraient par le terminal de Montréal-Est, plutôt que de transiter par les installations portuaires du terminal d'IMTT-Québec comme c'est le cas actuellement.

Le projet de la CIAM, évalué à 150 millions de dollars, comporte quatre grands volets :

- a) La construction d'un terminal maritime avec un quai de transbordement et huit réservoirs d'entreposage (site 1) :
 - Le projet prévoit l'édification de huit réservoirs ayant une capacité de 160 millions de litres, dont cinq durant la première phase de construction se terminant en 2019 (110 millions de litres) et trois lors de la seconde phase prévue pour 2023 (50 millions de litres).
 - Le site doit également comprendre une digue de confinement, des conduites de raccordement pour le chargement et le déchargement de bateaux, des systèmes de pompage et des installations connexes (chemin d'accès, bâtiment pour les opérations et aires de stationnement).
- b) La construction d'un site de chargement de wagons et de camions-citernes (site 2)
 - Ce site prévoit une connexion ferroviaire à la voie principale du Canadien National (CN), six voies ferroviaires pouvant supporter 52 wagons, des systèmes de pompage et des portiques permettant de charger dix wagons de façon concomitante, des systèmes pour charger des camions-citernes ainsi que des installations connexes (chemin d'accès, bâtiment pour les opérations et bacs de confinements à l'emplacement des wagons et des camions-citernes).





Terminal maritime et réservoirs d'entreposage projetés (site 1)



Source : CIAM, 10 décembre 2015





Site de chargement de wagons et camions-citernes projeté (site 2)



Source : CIAM, 10 décembre 2015

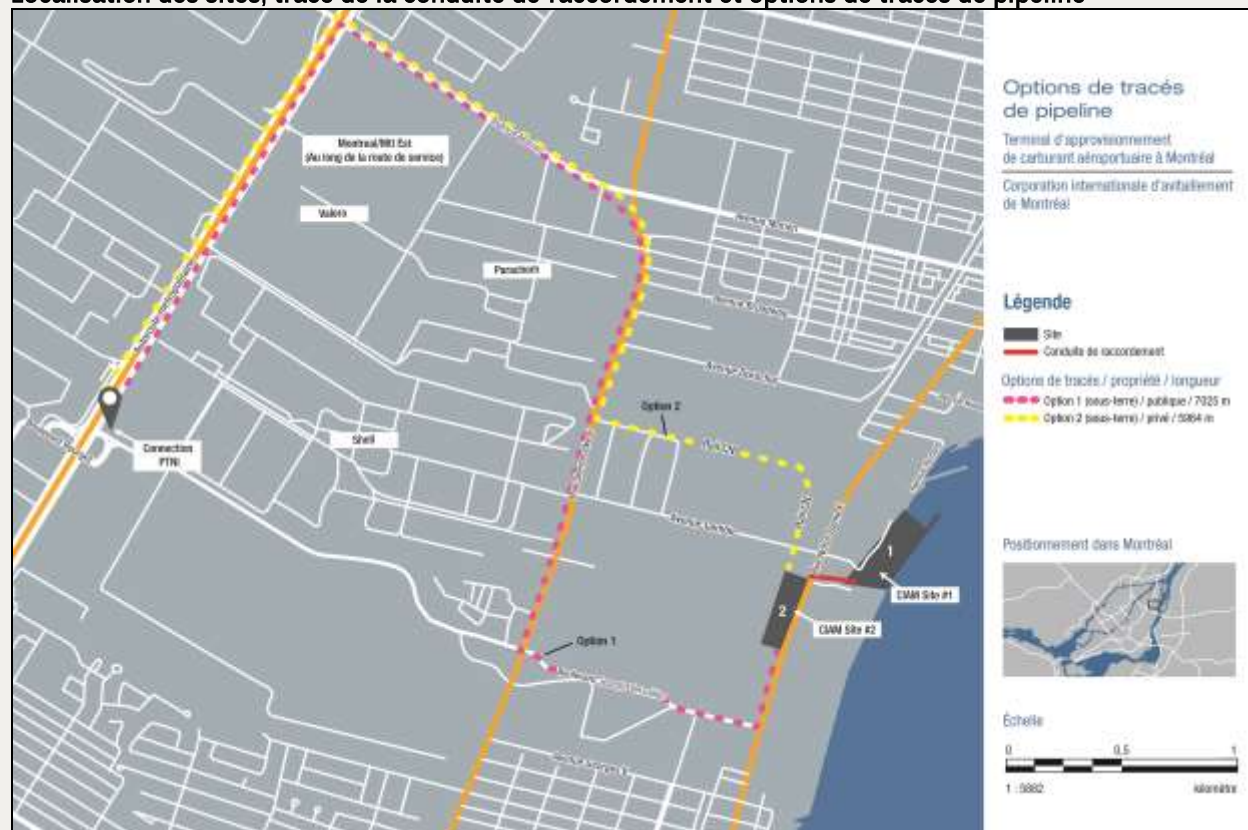
- c) La construction d'une conduite de raccordement entre le site 1 et le site 2.
- d) La construction d'un pipeline d'environ 7 km permettant de relier le site 1 à la connexion existante de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) qui dessert déjà l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau de Montréal en carburant d'aviation.
 - Il y a présentement deux options à l'étude pour le tracé du pipeline :
 - 1) le premier longerait l'emprise des rues municipales via la rue Notre-Dame Est, l'avenue Joseph-Versailles, la rue Sherbrooke Est, l'avenue Marien et le boulevard Métropolitain Est jusqu'aux installations de PTNI à Montréal-Est;
 - 2) le second longerait l'emprise du Canadien National (CN) située au nord de la rue Notre-Dame Est, remonterait vers la rue Sherbrooke Est entre l'avenue Gamble et Durocher et emprunterait la rue Sherbrooke Est, l'avenue Marien ainsi que le boulevard Métropolitain Est jusqu'aux installations de PTNI.





Carte de localisation

Localisation des sites, tracé de la conduite de raccordement et options de tracés de pipeline



Source : CIAM, 10 décembre 2015

Selon la CIAM, l'étude d'impact déposée au MDDELCC en novembre 2015 démontrerait dans un premier temps que les impacts négatifs résiduels du projet seraient faibles ou très faibles, à l'exception de l'impact visuel dont l'impact serait moyen. En effet, le projet respecterait les normes provinciales et municipales au niveau de la qualité de l'air, alors que les limites de bruits, telles que fixées par le MDDELCC, seraient respectées à tous les récepteurs durant le jour et la nuit. En ce qui concerne l'analyse des risques technologiques, l'étude d'impact démontrerait que les conséquences d'accident aux sites 1 et 2 seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel, qu'il y aurait absence d'effet domino et que les conséquences liées aux options de tracé de pipelines seraient mineures et localisées. Enfin, la restructuration de l'approvisionnement en carburant aéroportuaire devrait permettre de réduire de plus de 10 % les émissions de gaz à effet de serre.

Dans un second temps, l'étude d'impact indiquerait que des impacts positifs moyens à élevés, liés aux retombées économiques et aux emplois, sont attendus. D'une part, le projet générerait des revenus de 5,1 millions de dollars pour le gouvernement du Québec en impôts et en taxes et augmenterait les taxes municipales et scolaires payées par le promoteur de plusieurs centaines de milliers de dollars. D'autre part, le projet engendrerait la création de 681 emplois direction et 57 emplois indirects durant la phase de construction ainsi que 20 emplois permanents lors de la phase d'exploitation.

L'étude d'impact sera rendue publique lorsque le MDDELCC jugera l'avis de projet complet.





3. Les principaux enjeux

Dans le cadre de la consultation entourant le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la CIAM, la Communauté a reçu un total de douze mémoires provenant exclusivement de groupes et organismes. Parmi ceux-ci, neuf donnent leur appui au projet, tandis que trois s'opposent à sa réalisation. De manière générale, les mémoires abordent le projet de la CIAM selon différents thèmes :

- la sécurité;
- l'environnement;
- la fiabilité de l'approvisionnement en carburant aéroportuaire;
- le transport;
- l'engagement communautaire; et
- la santé.

Par conséquent, la présente section expose les principaux enjeux soulevés en fonction des thématiques traitées dans les mémoires.

Sécurité

Le thème de la sécurité a suscité beaucoup d'intérêt auprès des différents intervenants ayant présenté un mémoire. Les intervenants s'inquiètent principalement des risques associés au pipeline de la compagnie Pipelines Trans-Nord Inc., vieux de 64 ans, auquel la CIAM compte se raccorder pour acheminer du carburant d'aviation à l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau de Montréal. Ils redoutent plus précisément les risques de déversement de la canalisation compte tenu des nombreuses fuites recensées ainsi que les risques d'interruption de service du pipeline qui engendrerait une augmentation du camionnage sur l'Île de Montréal.

Certains craignent le risque associé aux infrastructures de la CIAM ainsi que la possibilité qu'un incident affecte des installations adjacentes et cause un effet domino. Quelques-uns soulignent l'absence de mesures de mitigation, telles que des buttes anti-déflagration ou des aménagements paysagers, qui permettraient d'assurer la sécurité des citoyens et de diminuer l'impact visuel du projet. D'autres dénoncent le fait qu'aucune zone tampon ou zone de transition n'est prévue entre le secteur industriel où serait réalisé le projet et le quartier résidentiel avoisinant de Mercier-Est. De plus, plusieurs intervenants sont inquiets du risque d'inflammabilité lié au carburant aéroportuaire et à son transport par trains et par camions-citernes dans des quartiers peuplés de l'Île de Montréal.

Enfin, certains intervenants appréhendent les nuisances par le bruit que pourraient générer les opérations de chargement et de déchargement associées au terminal maritime, particulièrement la nuit. D'autres s'inquiètent plutôt des risques liés à un accroissement du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, notamment à la hauteur du lac Saint-Pierre où la Voie maritime est étroite et peu profonde. Un intervenant juge même que les risques associés au transport par pipeline et par navire ne sont pas suffisamment et rigoureusement évalués par la CIAM.

Même si certains intervenants sont inquiets de la sécurité et des risques associés au projet de la CIAM, plusieurs émettent des constats diamétralement opposés et sont d'avis que le projet comporte peu de risques. D'abord, plusieurs organismes jugent que le niveau de risque du projet est faible étant donné que les probabilités d'incendie ou d'explosion sont très faibles et que les conséquences d'accidents potentiels seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel. Certains ajoutent même que le carburant d'aviation (*Jet A* et *Jet A-1*) est classé parmi les carburants les plus sécuritaires et comportant le moins de risques. Ensuite, plusieurs intervenants





jugent que l'emplacement choisi par la CIAM pour le terminal maritime est approprié étant donné qu'il serait construit dans un secteur dédié aux terminaux de chargement de liquides en vrac. Enfin, des intervenants soulignent que le transport d'hydrocarbures par navire est très sécuritaire puisqu'il est très encadré sur le plan réglementaire et au niveau du contrôle de conformité.

Environnement

Les impacts environnementaux liés au projet de la CIAM représentent une thématique passablement abordée dans les mémoires, au même titre que la sécurité et les risques. Plusieurs intervenants déplorent que l'étude d'impact ne soit toujours pas disponible pour consultation par le public. Des intervenants sont d'ailleurs préoccupés par le fait que la CIAM n'aura vraisemblablement pas l'usage exclusif des quais 101/102 et demandent qu'un complément à l'étude d'impact soit fourni par le promoteur à ce sujet. Certains suggèrent aussi d'intégrer à l'étude d'impact une évaluation des conséquences que pourrait avoir un déversement accidentel de carburant d'aviation dans les égouts sur les opérations de la station d'épuration des eaux usées de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. D'autres s'inquiètent des impacts qu'aurait un déversement de carburant aéroportuaire dans le fleuve Saint-Laurent sur l'approvisionnement en eau potable ainsi que sur la qualité de l'eau et le milieu de vie des espèces aquatiques. En dernier lieu, des intervenants remettent en question la prévision de la CIAM qui prévoit une réduction de 10 % des émissions de GES si le projet se réalise, particulièrement dans une perspective de croissance à moyen terme de l'industrie de transport aérien.

À l'opposé, certains mémoires appuient le projet de la CIAM en indiquant qu'il aura un impact positif sur la lutte aux changements climatiques en réduisant de 10 % les émissions de GES, et ce, du fait que le projet réduira le transport routier du carburant aéroportuaire et privilégiera le transport par pipeline. D'autres voient d'un bon œil la possibilité qu'offre le projet de revitaliser un terrain à vocation industrielle dans la Ville de Montréal-Est. Enfin, plusieurs intervenants ont fait ressortir que le projet n'affectera pas négativement la qualité de l'air et ne générera pas de bruit supplémentaire dans le secteur, amenuisant de surcroît les impacts appréhendés du projet.

Fiabilité de l'approvisionnement en carburant aéroportuaire

Plusieurs mémoires traitent du thème de la fiabilité de l'approvisionnement en carburant aéroportuaire. Les intervenants ayant abordé ce sujet ont souligné les bienfaits éventuels du projet qui assurera, par un accroissement de la capacité de stockage, une meilleure adaptabilité à la croissance de la demande en carburant des grands aéroports du Québec et de l'Ontario. D'autres font ressortir que la réalisation du projet fera diminuer les coûts d'approvisionnement en carburant des compagnies aériennes, assurant ainsi un approvisionnement plus compétitif. De plus, certains intervenants allèguent que le projet de la CIAM permettra de diversifier les moyens de transport utilisés pour approvisionner les aéroports en carburant d'aviation, diminuant ainsi les risques de perturbation des opérations des compagnies aériennes. Selon certains, cette restructuration des méthodes d'approvisionnement permettra aussi de rendre plus efficace le transport de *Jet A* et *Jet-A1* en direction des principaux aéroports du Québec et de l'Ontario. En résumé, plusieurs intervenants croient que le projet assurera un approvisionnement en carburant d'aviation plus fiable, compétitif et sécuritaire pour les compagnies aériennes opérant à partir des aéroports de Montréal, Toronto et Ottawa. Toutefois, certains intervenants craignent que l'amélioration de l'approvisionnement en carburant aéroportuaire contribue à une augmentation du trafic aérien.





Transport

Les risques associés au transport de carburant aéroportuaire par bateau, pipeline, train et camion-citerne ont été amplement traités dans l'ensemble des mémoires reçus dans le cadre des consultations publiques. Toutefois, peu de préoccupations ou d'arguments en faveur du projet ont été apportés par les intervenants en lien avec le thème du transport en tant que tel. Le seul point abordé par les intervenants à ce sujet concerne le camionnage et les nuisances qu'il peut générer pour les résidents avoisinants. Par conséquent, des intervenants suggèrent d'imposer à la CIAM une route de camionnage dédiée et incontournable.

Engagement communautaire

Le thème de l'engagement communautaire a été abordé dans les mémoires et lors des séances de consultation. Les inquiétudes exposées par les intervenants sont essentiellement liées au suivi et à la prise en compte des préoccupations citoyennes durant les phases de construction et d'exploitation du projet. D'autres intervenants souhaitent que les initiatives de conservation du fleuve, auxquelles la CIAM s'engage à participer, soient orientées vers l'inclusion de garanties concrètes en cas de déversement dans les contrats accordés aux sous-traitants.

Santé

Le thème de la santé a aussi suscité des commentaires de la part des intervenants. Un mémoire soulève d'ailleurs les risques que pourrait poser le projet de la CIAM sur la santé de la population. Ce mémoire souligne que l'implantation d'une autre industrie lourde et polluante dans l'Est de Montréal pourrait accentuer les risques de maladies chez la population de ce secteur. On y aborde la possibilité de mettre en place un comité de suivi du projet.





4. Les recommandations

Conformément au mandat confié par la Communauté ainsi qu'aux principaux enjeux soulevés dans les mémoires, la commission de l'environnement recommande à la Communauté d'appuyer, sous réserve du contenu de l'étude d'impact complété, le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de Montréal-Est de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) à condition que les recommandations suivantes soient respectées.

Sécurité

- R1 Que l'Office national de l'énergie (ONÉ) assure un suivi de conformité de la canalisation et des installations de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) avant la réalisation du projet de la CIAM afin d'assurer un aménagement et une exploitation sécuritaire du pipeline et ainsi minimiser les risques d'incidents lors du transport de carburant aéroportuaire.

Que l'ONÉ documente ses activités de suivi et qu'elle rende publiques ces informations.

Dans l'éventualité où des mesures correctives seraient prescrites suite aux activités de suivi effectuées, que l'ONÉ précise les conséquences auxquelles la société PTNI s'expose si elle ne prend pas les mesures correctives prescrites dans les délais requis.

- R2 Que le promoteur du projet rende accessible son plan préliminaire de mesures d'urgence qui a été fourni et inclus dans l'étude d'impact sur l'environnement soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ceci afin de démontrer un souci de transparence et ainsi favoriser l'acceptabilité sociale du projet.
- R3 Que le projet de la CIAM privilégie l'option 2, située dans l'emprise de la voie ferrée du Canadien National (CN), pour le tracé du pipeline qui permettra de relier le site 1 (terminal maritime et réservoirs de stockage) au pipeline existant de PTNI, car il représente l'option de tracé la plus éloignée des quartiers résidentiels avoisinants.
- R4 Que la CIAM implante des mesures de mitigation à proximité de ses installations afin de maintenir la sécurité des cyclistes et des piétons et de diminuer l'impact visuel du projet, conformément à l'objectif 2.4 du PMAD et ainsi favoriser l'acceptabilité sociale du projet.
- R5 Que la CIAM et PTNI se joignent au comité de vigilance en sécurité civile de la Communauté et partagent l'information concernant les matières transportées et les risques encourus.





Environnement

- R6 Que le projet de la CIAM respecte le *Règlement 2001-10* de la Communauté relatif à l'assainissement de l'air afin d'assurer une bonne qualité de l'air ambiant et de minimiser les impacts sur la santé qui pourraient être causés par les émissions de composés organiques volatils lors des manœuvres de transbordement.
- R7 Que le projet de la CIAM respecte en tout temps le *Règlement sur le bruit et les nuisances* de la Ville de Montréal, et ce, durant les phases de construction et d'exploitation.

Engagement communautaire

- R8 Qu'un comité de liaison soit mis sur pied et maintenu par le promoteur afin de faire des recommandations et de proposer des outils et des indicateurs de suivi afin d'assurer la prise en compte des préoccupations citoyennes durant les phases de construction et d'exploitation du projet. Ce comité de liaison devrait être mis en place dès maintenant et être minimalement composé d'un représentant de chacun des groupes suivants :

- Le promoteur du projet.
- La Ville de Montréal-Est.
- L'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.
- La direction de l'environnement de Montréal.
- La direction de la sécurité civile de Montréal.
- Un groupe environnemental.
- Un groupe sociocommunautaire.
- Un représentant des citoyens.

Ce comité de liaison devrait être à la charge du promoteur et être maintenu fonctionnel tant et aussi longtemps que les installations de la CIAM seront en place.

- R9 Que la CIAM appuie financièrement, tel qu'annoncé en séances publiques, des projets de protection du fleuve Saint-Laurent.





Santé

- R10 Que la Direction de la santé publique du Québec analyse les effets sur la santé des populations locales du projet de la CIAM et que les résultats soient pris en compte par le comité de liaison.

Transport

- R11 Qu'une route de camionnage dédiée et incontournable soit imposée à la CIAM en tout temps sur le territoire dans la Ville de Montréal-Est afin de minimiser le transport par camions dans les quartiers avoisinants, tels que Mercier-Est.
- R12 Que la planification et la construction du pipeline, qui permettra de relier le site 1 (terminal maritime et réservoirs de stockage) au pipeline existant de PTNI, tienne compte du statut particulier de la portion du boulevard Métropolitain Est située entre l'avenue Marien et le boulevard Bourget qui constitue un axe métropolitain de rabattement d'autobus.





Conclusion

Le comité exécutif de la Communauté confiait à la commission de l'environnement le 17 septembre 2015, le mandat de tenir des séances d'information et de consultation publiques sur le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la CIAM afin de contribuer à la position de la Communauté sur ce projet.

À la lumière des renseignements étudiés et entendus, des grands enjeux soulevés par les différents intervenants ayant déposé un mémoire dans le cadre des consultations publiques ainsi que des recommandations formulées, la commission de l'environnement recommande à la Communauté d'appuyer le projet de la CIAM tout en exigeant le respect des conditions énoncées ci-haut.

Tel qu'indiqué lors des séances d'information publiques, la CIAM devrait considérer joindre les rangs de l'Association industrielle de l'Est de Montréal, un organisme qui soutient et fait la promotion de l'activité industrielle, selon les principes de développement industriel durable et de responsabilité sociale. Enfin, il serait souhaitable que la CIAM favorise l'emploi local ainsi que l'approvisionnement local tant pour la construction et l'exploitation de ses installations de Montréal-Est.





ANNEXE A – Avis public pour les séances de consultation publiques de la commission de l'environnement





AVIS PUBLIC
SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT

**CONCERNANT LE PROJET DE TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE DE LA
CORPORATION INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM)**

La Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal tiendra deux séances d'information publiques le 29 février 2016.

Par la suite, tout citoyen ou tout organisme désirant s'exprimer sur le projet est invité à s'inscrire à la consultation publique et à transmettre un mémoire à la Communauté métropolitaine de Montréal, au plus tard le 22 mars 2016.

Chaque mémoire pourra faire l'objet d'une présentation verbale devant la Commission de l'environnement lors des séances de consultation publique prévues le 5 avril 2016.

Lundi le 29 février 2016 12h à 16h	Séances d'information publique	Communauté métropolitaine de Montréal 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400 Montréal (Québec) H3A 3L6
Lundi le 29 février 2016 18h à 22 h	Séances d'information publique	Communauté métropolitaine de Montréal 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400 Montréal (Québec) H3A 3L6
Mardi le 5 avril 2016 12h à 16h	Séances de consultation publique	Communauté métropolitaine de Montréal 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400 Montréal (Québec) H3A 3L6
Mardi le 5 avril 2016 18h à 22h	Séances de consultation publique	Communauté métropolitaine de Montréal 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400 Montréal (Québec) H3A 3L6

Les documents relatifs à la consultation publique sont disponibles au siège de la Communauté métropolitaine de Montréal situé au 1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400, à Montréal, aux heures habituelles de bureau. Les documents sont également accessibles sur le site Internet de la Communauté à l'adresse www.cmm.qc.ca.

De l'information supplémentaire concernant cette consultation publique de la Commission de l'environnement peut être obtenue en contactant le Service de l'environnement de la Communauté au numéro (514) 350-2591.

Le secrétaire de la Communauté,
Claude Séguin, avocat





ANNEXE B – Informations concernant le projet de la CIAM

1. Synthèse des informations sur le projet
2. Compléments d'information à la suite de la présentation du 19 janvier 2016
3. Deuxième document de compléments d'information à la suite de la séance du 29 février 2016





CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal

SOUS GESTION DU GROUPE **FSM**

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

Synthèse des informations sur le projet





TABLE DES MATIÈRES

<u>SECTION</u>	<u>PAGE</u>
INTRODUCTION	1
DESCRIPTION DU PROJET	3
DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR	13
INFORMATION ET CONSULTATION	14
IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS	18
RISQUES TECHNOLOGIQUES ET PLAN PRÉLIMINAIRE DES MESURES D'URGENCE.	20
SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAUX.....	21
CONCLUSION	21

ILLUSTRATIONS

Illustration 1 :	Calendrier du projet.....	1
Illustration 2 :	Activité d'avitaillement	2
Illustration 3 :	Situation de la production locale et de la demande de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> au Québec et en Ontario en 2012	4
Illustration 4 :	Situation actuelle de l'importation directement par les compagnies aériennes	5
Illustration 5 :	Aperçu des installations projetées du terminal maritime (Site 1), vue vers le nord	7
Illustration 6 :	Aperçu des installations projetées au Site 2, vue vers le sud-ouest.....	8
Illustration 7 :	Vue actuelle du Site 1.....	13
Illustration 8 :	Vue actuelle du Site 2.....	14
Illustration 9 :	Activité de type portes ouvertes.....	14
Illustration 10 :	Activité de type portes ouvertes.....	15
Illustration 11 :	Fréquence des thématiques soulevées durant la démarche d'information et de consultation de CIAM	16
Illustration 12 :	Méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts	18



TABLEAUX

Tableau 1 :	Modes de transport et distribution prévus et quantité annuelle estimée à partir du terminal de CIAM	12
Tableau 2 :	Calendrier des principales activités d'information et de consultation....	15
Tableau 3 :	Principaux enjeux environnementaux	17
Tableau 4 :	Sommaire des impacts résiduels pour la période d'exploitation	19

FIGURE

Figure 1 :	Localisation du projet.....	9
------------	-----------------------------	---

INTRODUCTION

La Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) souhaite développer un projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, ainsi que les connexions nécessaires à la réception et au transport de carburant, afin d'approvisionner de façon plus fiable et sécuritaire trois grands aéroports, dont l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

En conformité avec la réglementation environnementale en vigueur, le projet de CIAM fait présentement l'objet de deux processus réglementés d'évaluation environnementale. La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec est menée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), et elle inclut l'implication du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Comme le projet se situe sur le territoire domanial, une évaluation des effets environnementaux est également réalisée par l'Administration portuaire de Montréal aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*. Notons enfin que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) tiendra également une consultation publique sur le projet, qui pourrait mener au dépôt d'un avis au BAPE.

Les processus d'évaluation environnementale du projet sont présentement en cours. L'échéancier de projet prévoit une période d'ingénierie et de construction d'environ deux ans (2016-2018), et la mise en service du terminal d'approvisionnement est prévue en 2019, conditionnellement à l'obtention de tous les permis et autorisations nécessaires.

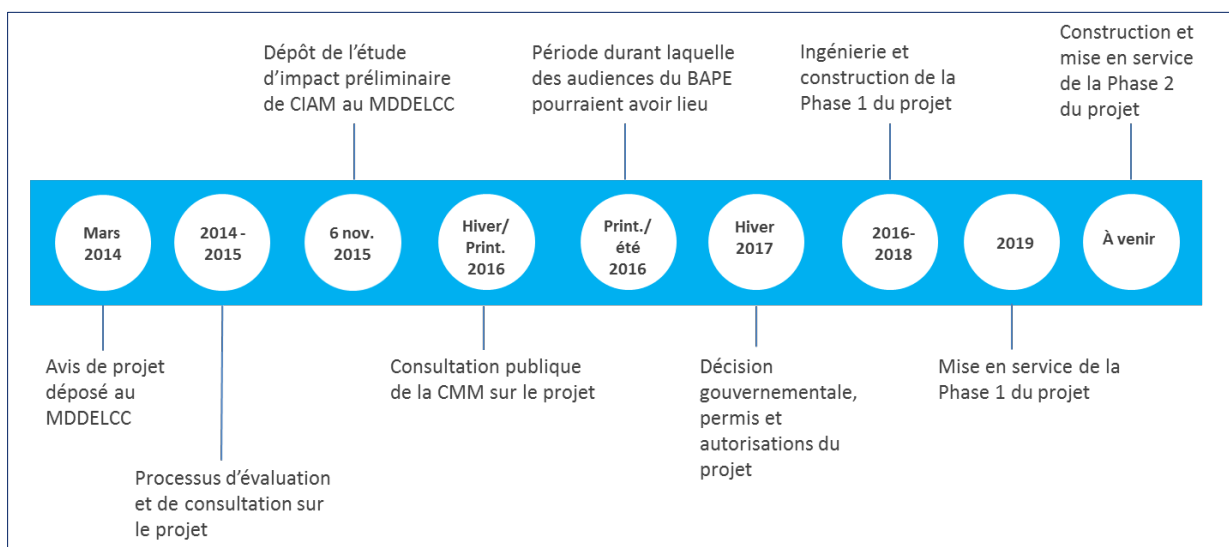


Illustration 1 : Calendrier du projet

Promoteur du projet

CIAM est une société par actions qui est le propriétaire et l'exploitant des installations de carburant aéroportuaire se trouvant à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. CIAM est un consortium de compagnies aériennes commerciales à but non lucratif qui dessert en carburant toutes les compagnies aériennes canadiennes et internationales qui sont en activité à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et à l'aéroport international de Mirabel. Le consortium inclut presque toutes les compagnies domestiques et internationales qui exercent des activités dans ces aéroports. Aussi, celles-ci sont membres associées de l'Association internationale du transport aérien (AITA), dont le siège social est situé à Montréal.



Illustration 2 : Activité d'avitaillement

CIAM gère les activités d'avitaillement depuis plus de 30 ans et a su développer une expertise pointue dans les domaines de l'entreposage et de la manutention de carburant. L'utilisation des meilleures pratiques et technologies pour la prévention et les interventions d'urgence fait partie intégrante des façons de faire de CIAM.



DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à construire un nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est qui permettra de recevoir des carburants *Jet A* et *Jet A-1* par navire-citerne afin d'être transbordés dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent. Notons que les carburants *Jet A* et *Jet A-1* sont des carburéacteurs d'aviation de type kérosène qui se distinguent uniquement par leur point de congélation et que ces carburants sont inclus dans la catégorie des hydrocarbures comportant le moins de risques. Les volumes de ces deux types de carburants sont variables en fonction des demandes des compagnies aériennes. Ces carburants sont destinés à alimenter les compagnies aériennes aux aéroports internationaux Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, Pearson de Toronto et MacDonald-Cartier d'Ottawa.

À partir du nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, le carburant sera alors expédié prioritairement par pipeline, par barge, par train, et aussi, dans certains cas, par camion-citerne, vers les différents aéroports.

La navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent constitue une activité connexe au projet de CIAM. Celle-ci est soumise à la juridiction d'instances gouvernementales et non gouvernementales, dont l'Organisation maritime internationale et Transports Canada par l'intermédiaire de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Contexte et justification

L'objectif du projet de CIAM est d'améliorer la capacité existante du réseau d'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1*, et ce, dans une perspective de fiabilité, de sécurité d'approvisionnement, d'économie et de durabilité en matière environnementale. En effet, le projet permettra de diversifier les sources d'approvisionnement de carburant, ce qui améliorera la fiabilité du réseau d'importation de carburant et permettra plus de flexibilité dans les options de distribution aux aéroports. L'addition d'options d'approvisionnement permettra aussi l'accès à des sources de carburant plus nombreuses et diversifiées pour une chaîne d'approvisionnement plus efficace et une optimisation des coûts. De plus, le projet permettra de répondre à l'augmentation de la demande et de transporter plus efficacement le carburant.

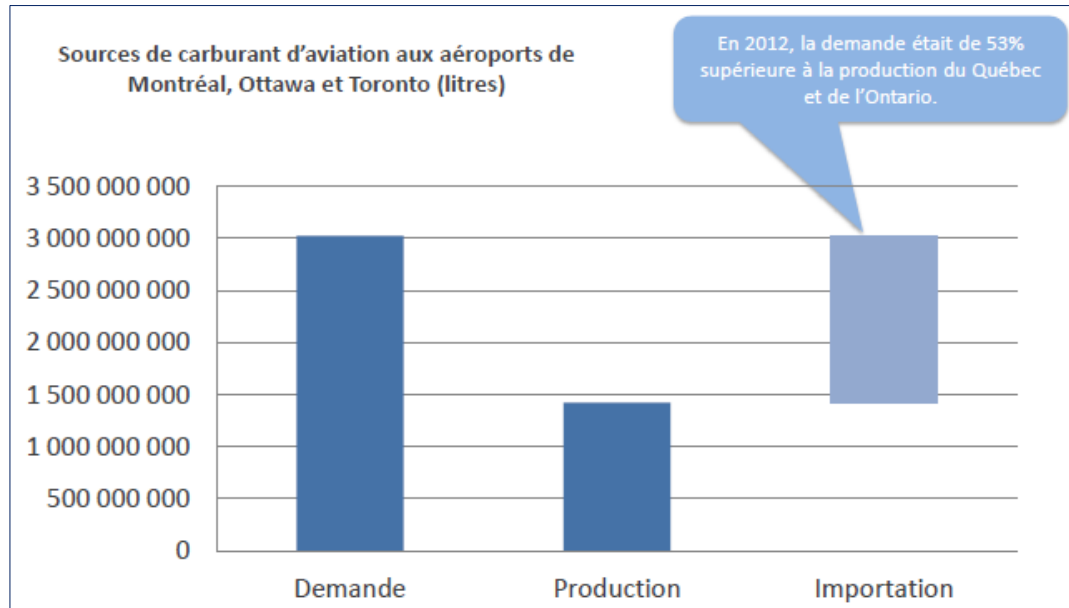


Illustration 3 : Situation de la production locale et de la demande de carburants *Jet A* et *Jet A-1* au Québec et en Ontario en 2012

Au Québec et en Ontario, la demande pour les carburants *Jet A* et *Jet A-1* excède présentement la quantité produite par les raffineries locales. Par conséquent, ces provinces dépendent d'importantes importations maritimes afin de maintenir l'approvisionnement jusqu'aux utilisateurs, incluant, entre autres, les compagnies aériennes. Cette situation s'insère dans une tendance qui s'est accentuée au cours des dernières années, mais elle est devenue plus critique dernièrement en raison de la fermeture de deux importantes raffineries au Québec et en Ontario ainsi que des faibles volumes de carburants *Jet A* et *Jet A-1* qui ont été produits dans ces deux provinces. Actuellement, environ 50 % des carburants *Jet A* et *Jet A-1* nécessaires pour les aéroports sont achetés auprès de raffineries situées au Québec ou en Ontario. Ceci signifie donc que 50 % de ces carburants sont importés directement par les compagnies aériennes sur le marché mondial.

En ce moment, l'acheminement du carburant importé suit deux étapes. Pour commencer, des navires-citernes livrent le carburant *Jet A* ou *Jet A-1* au terminal maritime d'IMTT-Québec du Port de Québec. Puis, à partir de ce terminal, les carburants *Jet A* et *Jet A-1* sont transportés par wagon-citerne vers l'aéroport Pearson de Toronto et par camion-citerne vers les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et MacDonald-Cartier d'Ottawa. De plus, pendant neuf mois de l'année, du carburant est également acheminé par barge en direction du Port d'Hamilton en Ontario, puis de là, des camions-citernes le transportent à l'aéroport Pearson de Toronto.

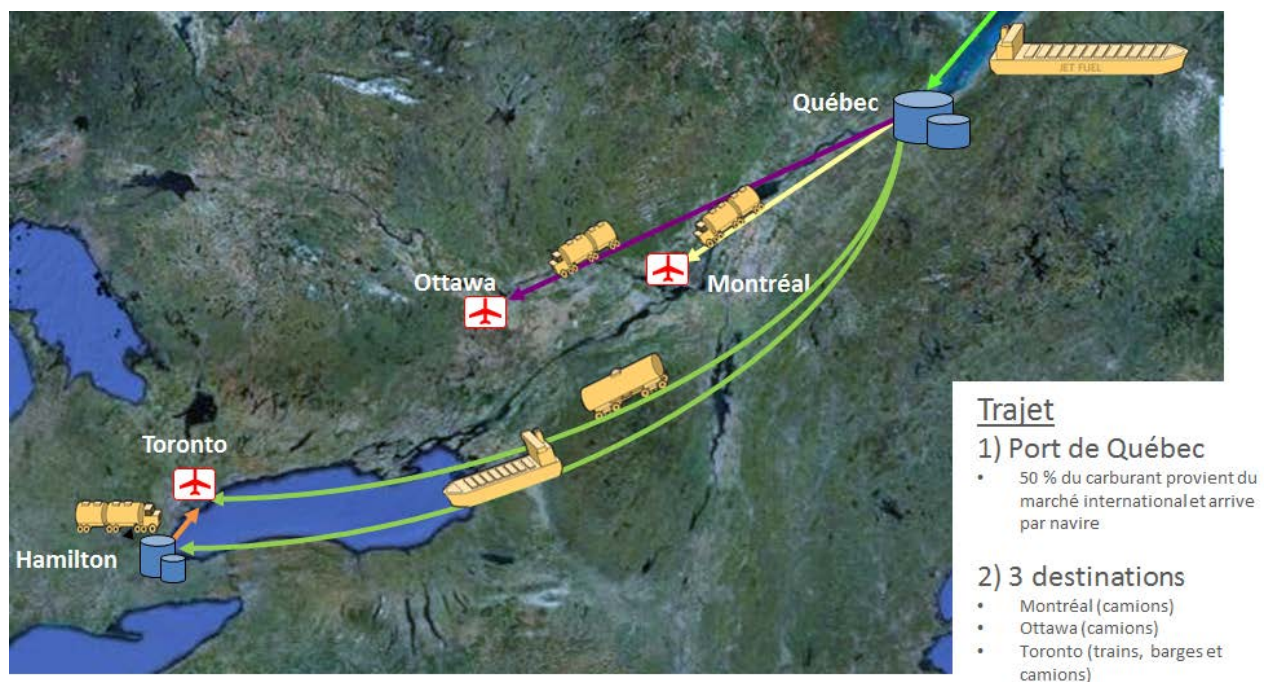


Illustration 4 : Situation actuelle de l'importation directement par les compagnies aériennes

Le projet proposé concerne seulement la portion de l'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1* qui est présentement importée directement par les compagnies aériennes et déchargée dans le Port de Québec (environ 50 % de la demande actuelle). Il est attendu que les compagnies aériennes continueront de s'approvisionner également sur le marché local comme elles le font présentement.

En fait, le projet permettra de rapprocher le point de réception des navires-citernes à Montréal au lieu de Québec. 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 ou barge. Notons que CIAM ne prévoit pas utiliser de façon régulière le transport par camion-citerne; il s'agit d'une option



pour assurer la fiabilité de l'approvisionnement des aéroports en cas de nécessité. 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, permettant ainsi une plus grande sécurité d'approvisionnement pour les aéroports.

Le projet entraînera une diminution annuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES) de plus de 10 % par rapport aux prévisions faites si le projet n'avait pas lieu. Cette diminution peut s'expliquer par le remplacement entre Québec et Montréal de la totalité du camionnage et de près de 80 % du transport ferroviaire par du transport maritime, qui est reconnu pour être considérablement plus efficace que le train et le camion-citerne en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Composantes du projet

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, au cœur d'un secteur dédié aux terminaux de chargement de produits pétroliers dans la ville de Montréal-Est.

Le projet comprend les quatre composantes principales suivantes :

- un terminal maritime avec un quai de transbordement et huit réservoirs d'entreposage (Site 1);
- une installation de chargement de wagons-citernes et de camions-citernes (Site 2);
- une courte conduite de raccordement entre les Sites 1 et 2;
- un pipeline d'environ 7 km pour relier le Site 1 au pipeline existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) qui dessert déjà l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal 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 puisque les installations existantes du Port de Montréal, notamment les quais 101/102, sont adéquates. De plus, le projet n'inclut pas de travaux dans le fleuve, ni aucun dragage. Enfin, l'ensemble de ce nouveau projet se situe dans les limites du territoire de la ville de Montréal-Est.

La figure 1 illustre l'emplacement des sites du projet. Deux options de tracé sont toujours à l'étude pour le pipeline qui raccordera le Site 1 au site de connexion du pipeline existant de PTNI, situé le long de la voie de service de l'autoroute Métropolitaine. Ces options sont situées dans l'emprise de rues municipales ou de la voie ferrée du Canadien National (CN).

Le projet comprendra deux phases d'expansion pour la construction des installations, nommées Phase 1 et Phase 2. La première phase concerne les installations qui sont nécessaires dès maintenant pour répondre aux besoins des compagnies aériennes, alors que la deuxième phase est sujette à la demande croissante de carburant par les compagnies aériennes; la date à laquelle la Phase 2 serait implantée ne peut donc pas être déterminée à ce stade-ci du projet. Précisons que l'évaluation environnementale tient compte de l'ensemble du projet, soit des Phase 1 et Phase 2 combinées.

Les illustrations ci-dessous présentent un aperçu du projet présenté par CIAM (en incluant la Phase 2 du projet).



Illustration 5 : **Aperçu des installations projetées du terminal maritime (Site 1), vue vers le nord**



Illustration 6 : **Aperçu des installations projetées au Site 2, vue vers le sud-ouest**



LÉGENDE
COMPOSANTES DU PROJET DE CIAM
— LIMITE DE SITES
— SITE DE CONNEXION AU PIPELINE EXISTANT DE PTNI
— CONDUITE DE RACCORDEMENT
— ZONE D'ÉTUDE
OPTIONS DE TRACÉ
— OPTION 2
— OPTION 6
Note: Les options de tracé se superposent à certains endroits mais pour faciliter l'illustration des divers tracés, elles ont été placées côte à côte.
LIMITES ADMINISTRATIVES
— VILLE DE MONTRÉAL-EST
— VILLE DE MONTRÉAL ET SES ARRONDISSEMENTS

0 0.5 1
1:20,000 KILOMÈTRE

RÉFÉRENCE
SOURCE: ESRI WORLD IMAGERY (2010), ESRI WORLD STREETS MAP, VILLE DE MONTRÉAL, PORTAIL DE DONNÉES OUVERTES, LIMITES ADMINISTRATIVES, MISE À JOUR 2013-03-21.
SYSTÈME DE COORDONNÉES: NAD 1983 UTM ZONE 18N.

CLIENT

CIAM / Compagnie internationale d'Avitaillement de Montréal

PROJET
TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE
SYNTHÈSE DES INFORMATIONS SUR LE PROJET

TITRE
LOCALISATION DU PROJET

CONSULTANT	AAAA-MM-JJ	2016-02-01
	PROJETÉE	C. DANCOSÉ
	SIG	P. JOHNSTON
	VÉRIFIÉE	C. DANCOSÉ
	APPROUVÉE	C. GUAY

N° PROJET
063-12-1222-0040

FIGURE
1



Aperçu général de l'acheminement du carburant vers les aéroports

Un navire-citerne apportera le carburant *Jet A* ou *Jet A-1*, commandé par une compagnie aérienne, au terminal maritime de CIAM (Site 1) dans Montréal-Est. Par la suite, le navire-citerne sera déchargé de sa cargaison à l'aide d'un boyau de déchargement et celle-ci sera transférée aussitôt dans des réservoirs d'entreposage situés sur le Site 1. Le carburant, dépendamment de l'aéroport où il doit être livré et du moment de l'année, sera transporté soit par train, par pipeline ou par barge.

Si le carburant doit être transporté à l'aéroport Pearson de Toronto, il pourra être transporté soit par train jusqu'à Toronto, ou par barge jusqu'à Hamilton, puis par camion-citerne jusqu'à Toronto. Pour le transport par train, le carburant transitera des réservoirs du Site 1 via la conduite de raccordement et sera acheminé jusqu'aux installations de chargement des wagons-citernes au Site 2. Un train du CN prendra ensuite en charge les wagons-citernes remplis de carburant pour les transporter à Toronto. Pendant environ neuf mois par année (d'avril à novembre), le carburant pourra également être transporté par barge vers le terminal de Vopak à Hamilton, en Ontario, où des installations d'entreposage sont existantes. Pour leur chargement, les barges accosteront au même quai que les navires-citernes. Elles seront remplies à partir des réservoirs du Site 1 via les mêmes conduites et le même système de collecteurs de transbordement que ceux utilisés lors des activités de déchargement des navires-citernes.

Si le carburant doit être transporté à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, il sera acheminé par le pipeline existant de PTNI dédié aux carburants *Jet A* et *Jet A-1*. À partir du Site 1, le carburant sera transporté par le pipeline d'environ 7 km qui sera construit par CIAM pour raccorder le Site 1 au site de connexion existant de PTNI. Ensuite, le pipeline existant dédié de PTNI l'acheminera à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal pour être transféré dans les réservoirs de CIAM sur le site de l'aéroport.

Enfin, si le carburant doit être transporté à l'aéroport MacDonald-Cartier d'Ottawa, il suivra le même trajet que le carburant destiné à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Toutefois, il sera ensuite transféré dans des camions-citernes dans les installations de CIAM à Dorval pour se rendre à l'aéroport MacDonald-Cartier d'Ottawa.

Le tableau 1 présente les quantités annuelles estimées pour chacun des modes de transport envisagés.



Tableau 1 : Modes de transport et distribution prévus et quantité annuelle estimée à partir du terminal de CIAM

Mode de transport et distribution	Quantité annuelle estimée*
Navires-citernes reçus au terminal de CIAM à Montréal-Est	Environ 24 à 36 navires-citernes par an (2 à 3 navires-citernes par mois) ¹
Wagons-citernes entre Montréal-Est et Toronto	Environ 7 300 à 10 950 wagons-citernes par an (20 à 30 wagons-citernes par jour) ²
Barges entre Montréal-Est et Hamilton	Environ 9 barges par an (environ 1 barge par mois pendant la saison sans glace)
Pipeline vers Dorval	Environ 2 704 à 3 744 heures par an (52 à 72 heures par semaine)
Camions-citernes entre Dorval et Ottawa	Environ 2 190 à 4 745 camions-citernes par an (6 à 13 camions-citernes par jour)
Camions-citernes à partir de Montréal-Est vers Dorval ou Ottawa	Aucun n'est prévu ³

Notes :

¹ Certains navires-citernes déchargeront une partie de leur contenu au Port de Québec avant de poursuivre leur chemin vers leur destination finale au terminal de CIAM à Montréal-Est.

² Le nombre de wagons-citernes dans une journée pourrait varier, notamment en raison de contraintes opérationnelles du réseau de chemin fer.

³ Les installations de chargement de camions-citernes à Montréal-Est ne seront pas utilisées de façon routinière; elles serviront de solution de rechange en cas de besoin. Aux fins de l'analyse des impacts, une hypothèse de 288 camions-citernes par an a été utilisée.

* Les quantités sont approximatives et pourront varier.

Variantes étudiées

Le projet retenu décrit précédemment a été conçu après l'analyse de plusieurs variantes d'emplacement et de technologies. Plus précisément, les variantes d'emplacement étudiées incluaient les sites portuaires envisagés pour la construction du terminal maritime ainsi que les sites envisagés pour l'emplacement du site des réservoirs dans le port choisi. Les variantes de technologie étudiées comprenaient, entre autres, des options quant au nombre et au positionnement des réservoirs, des options pour le design des réservoirs et de la cuvette de rétention, ainsi que des options pour le tracé du pipeline entre le Site 1 et le site de connexion existant de PTNI.

DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Aux fins de l'évaluation environnementale, une zone d'étude du projet a été définie. Les limites de cette zone d'étude ont été déterminées en fonction de l'emprise des sites du projet et des infrastructures projetées, mais celle-ci inclut également un périmètre plus grand afin de considérer les impacts potentiels du projet sur le milieu. La zone d'étude couvre une superficie totale d'environ 16 km².

Ainsi, bien que le projet et l'ensemble des infrastructures prévues soient entièrement situés dans la ville de Montréal-Est, la zone d'étude couvre également des portions adjacentes des arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et d'Anjou de la ville de Montréal.

Le projet de CIAM se trouve au cœur d'une zone fortement industrialisée de l'est de l'île de Montréal qui est caractérisée par la présence de diverses industries pétrochimiques. En fait, la zone industrielle de la ville de Montréal-Est représente 90 % de la superficie de son territoire. Cette ville compte environ 4 000 habitants.



Illustration 7 : Vue actuelle du Site 1

Les Sites 1 et 2, qui sont envisagés pour le projet de CIAM, ont été initialement développés pour des activités industrielles de transbordement et d'entreposage de produits pétroliers, il y a plus de 80 ans. Les activités industrielles ont cessé sur ces sites; les installations ont été démantelées et ces sites sont présentement vacants. De nombreux travaux de caractérisation et

de réhabilitation environnementales des sols et de l'eau souterraine ont eu lieu sur ces sites. Ce sont des milieux perturbés de faible valeur écologique. On note la présence d'un bassin de drainage sur le Site 1 qui aurait été aménagé lors des derniers travaux de réhabilitation pour recueillir les eaux de ruissellement; la végétation sur les berges de ce bassin de drainage est dominée par le phragmite commun, une espèce exotique envahissante.

Une description complète des milieux physique, biologique et humain de la zone d'étude du projet a été réalisée et sera présentée dans l'étude d'impact déposée au MDDELCC pour validation, qui sera disponible au cours des prochains mois. Elle inclut notamment la qualité de l'air et le climat sonore, la qualité des sols et des eaux, la végétation et les milieux humides, les espèces à statut particulier, l'utilisation du territoire, le profil socio-économique, l'archéologie ainsi que l'environnement visuel.



Illustration 8 : Vue actuelle du Site 2

INFORMATION ET CONSULTATION

Dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, une importante démarche d'information et de consultation a été entreprise par CIAM en novembre 2014 et se poursuit toujours. Plusieurs parties prenantes, dont des élus locaux, des groupes environnementaux et sociaux ainsi que d'autres organismes et acteurs du milieu, ont été rencontrées au cours de plus d'une vingtaine de réunions. De plus, deux activités de type portes ouvertes ont eu lieu pour permettre à la population en général de s'informer sur le projet et de partager leurs commentaires et préoccupations.



Illustration 9 : Activité de type portes ouvertes



Illustration 10 : Activité de type portes ouvertes

Tableau 2 : Calendrier des principales activités d'information et de consultation

Activités d'information et de consultation	2014	2015								
	Nov.	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.
Rencontres avec les parties prenantes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mise en ligne du site Internet de CIAM					■					
Mise en service de la ligne téléphonique de CIAM					■					
1 ^{ère} portes ouvertes					■					
2 ^e portes ouvertes								■		

La démarche d'information et de consultation a permis à CIAM, en plus d'obtenir diverses suggestions afin de bonifier le projet, de prendre le pouls des préoccupations et des enjeux possibles liés à son projet. Un des objectifs de la démarche d'information et de consultation est de tenir compte des enjeux potentiels dès l'étape de la conception du projet. Ces rencontres ont également été importantes pour que CIAM puisse initier un dialogue ouvert et transparent avec les parties prenantes portant sur tout domaine d'intérêt au sujet de son projet.

CIAM 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. En cours d'exploitation, CIAM utilisera des moyens similaires aux meilleures pratiques des

industries déjà présentes dans l'est de Montréal pour communiquer et échanger avec la communauté.

Jusqu'à présent, les principales thématiques soulevées lors des activités d'information et de consultation concernent le projet et sa justification ainsi que les aspects environnementaux, comme le montre l'illustration ci-dessous.

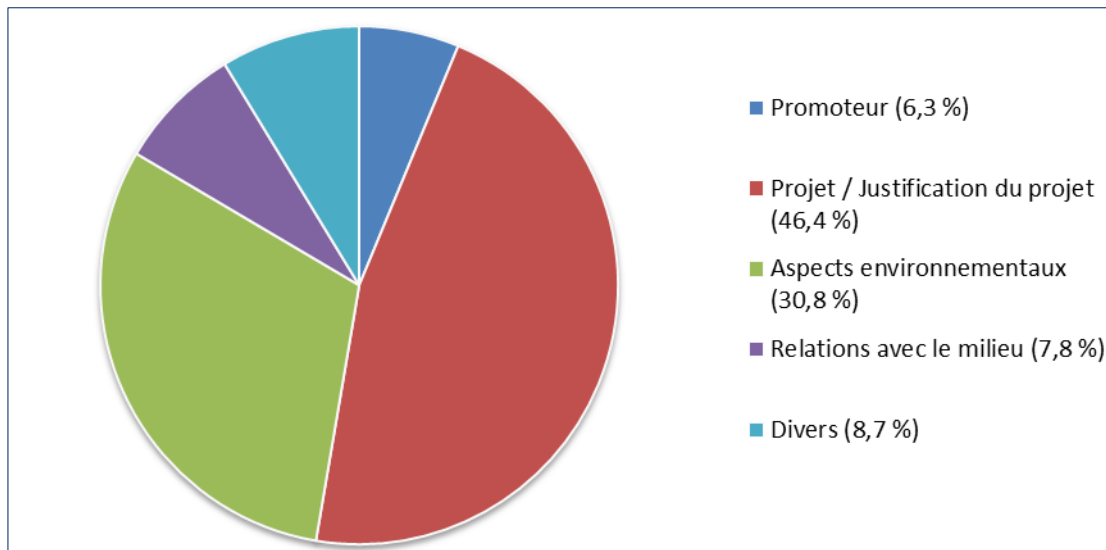


Illustration 11 : Fréquence des thématiques soulevées durant la démarche d'information et de consultation de CIAM

■ Thématique : Projet / Justification du projet

Beaucoup de questions, commentaires et préoccupations portaient sur le projet lui-même, par exemple sur la capacité et la conception des réservoirs, ou encore sur ce qui justifiait un tel projet. Les différentes options de tracé de pipeline ont également fait partie des éléments abordés à de nombreuses reprises. Des questions ont été posées concernant les caractéristiques des carburants *Jet A* et *Jet A-1*, comme leur volatilité, s'ils émettaient des vapeurs ou encore s'ils étaient explosifs. Cette thématique inclut aussi les questions relatives à la situation actuelle et à la situation future quant aux modes de transport utilisés et leur fréquence.

■ Thématique : Aspects environnementaux

La thématique des aspects environnementaux est vaste et a inclus particulièrement les nuisances potentielles, les enjeux économiques ainsi que les risques et dangers liés à la présence des réservoirs. Le tableau 3 présente les enjeux les plus fréquemment abordés dans cette thématique ainsi que les réponses et engagements fournis par CIAM.



Tableau 3 : Principaux enjeux environnementaux

Enjeux	Réponses et engagements fournis par CIAM
Émissions de GES	La comparaison des émissions de GES pour une situation future avec ou sans le projet en utilisant une méthodologie inspirée de l'outil de calcul pour les sources mobiles du GHG Protocol montre une baisse de plus de 10 % des émissions de GES pour la situation future avec projet.
Qualité de l'air	La modélisation effectuée selon la méthodologie du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (RAA) et les calculs effectués selon le Règlement 2001-10 de la CMM montrent un respect des normes provinciales et municipales . Il s'agit d'une situation de « pire cas » où tous les équipements fonctionnent simultanément. Les résultats de la modélisation effectuée selon le RAA tiennent compte des teneurs de fond qui sont définies par ce règlement.
Bruit	La modélisation du bruit montre que les limites de bruit du MDDELCC sont respectées à tous les récepteurs pour le jour et la nuit. Il s'agit aussi d'une situation de « pire cas » où tous les équipements fonctionnent simultanément.
Circulation de camions	L'utilisation de camions-citernes en partance de Montréal-Est n'est pas le mode de transport privilégié par CIAM. S'il y avait circulation occasionnelle de camions, CIAM exigera que les trajets respectent les réglementations municipales en vigueur sur le camionnage.
Retombées économiques et emplois	Une modélisation de l'Institut de la Statistique du Québec de l'investissement privé de CIAM d'environ 150 millions de dollars indique : - des revenus de 5,1 millions de dollars pour le gouvernement du Québec en impôts et en taxes; 681 emplois directs et 57 emplois indirects pour la période de construction. Pendant la phase d'exploitation, il y aura environ 20 emplois permanents. Taxes municipales et scolaires payées par CIAM avant la construction : près de 190 000 \$/an. Taxes municipales et scolaires payées par CIAM après la construction : plusieurs centaines de milliers de dollars par année.
Conséquences en cas d'accident	Des scénarios d'accident évalués pour : - les équipements de réception de carburant aéroportuaire; - les réservoirs de stockage de carburant aéroportuaire; - les postes de chargement des camions-citernes et wagons-citernes; - le pipeline reliant les réservoirs de stockage et PTNI. Résultats : Les conséquences d'accident survenant sur les Sites 1 et 2 seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel. Il y a absence d'effet domino dans les scénarios analysés. Les conséquences des options de tracé de pipeline sont similaires : elles sont mineures et localisées.

IDENTIFICATION ET ANALYSE DES IMPACTS

L'identification et l'analyse des impacts ont été effectuées pour les deux périodes du projet, soit la période de construction et la période d'exploitation. La méthodologie d'analyse des impacts prend en considération, en plus de la nature positive ou négative de l'impact, différents indicateurs, soit l'intensité, l'étendue géographique et la durée de l'impact pour déterminer l'importance globale de ce dernier. Cinq niveaux d'importance peuvent être attribués à l'impact, allant de très faible à très élevée, selon les pratiques couramment utilisées et approuvées par le MDDELCC.

L'importance des impacts potentiels a d'abord été évaluée sans tenir compte de l'application de mesures d'atténuation générales ou spécifiques, ou de mesures de bonification dans le cas d'impacts positifs. Des mesures d'atténuation générales pouvant s'appliquer à plusieurs composantes ont été identifiées, par exemple, l'application d'une procédure d'inspection et d'entretien préventif des équipements, des installations et des infrastructures, la disponibilité de trousse de récupération en cas de déversement sur les sites du projet ou la gestion appropriée des matières dangereuses résiduelles. De plus, des mesures d'atténuation spécifiques ont été élaborées afin de réduire les impacts potentiels sur une composante en particulier, comme l'aménagement de fossés temporaires pour capter les eaux de ruissellement pendant la période de construction ou le recouvrement des empilements temporaires de sols de membranes imperméables.

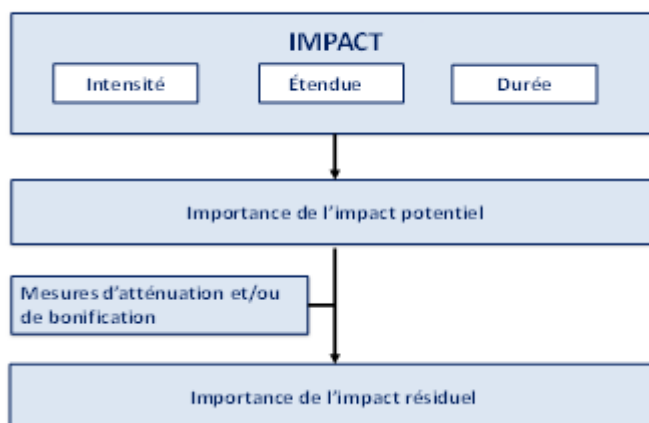


Illustration 12 : Méthodologie d'évaluation de l'importance des impacts

Des mesures de bonification ont également été élaborées afin de maximiser l'impact lorsque celui-ci est positif, comme le fait de privilégier les entrepreneurs locaux lors de l'octroi de contrats lorsque possible et de favoriser, à compétence égale, l'embauche d'une main-d'œuvre locale.

À la suite de l'application des mesures d'atténuation et de bonification proposées, l'importance de chaque impact (impact résiduel) a été évaluée de nouveau.

Tous les impacts négatifs résiduels du projet sont d'importance très faible à faible sauf pour l'environnement visuel, où l'impact est moyen car des réservoirs seront construits sur un terrain présentement vacant. Bien que des aménagements paysagers ne puissent être réalisés pour des raisons de sécurité, ces nouvelles infrastructures s'insèrent dans un paysage fortement industrialisé et caractérisé par la présence de nombreux autres réservoirs similaires à proximité. Le projet inclut aussi des impacts positifs moyens à élevés, par exemple, soutenir l'équivalent de plus de 600 emplois en période de construction et d'une vingtaine d'emplois permanents pendant la période d'exploitation, ou encore les centaines de milliers de dollars de taxes municipales et scolaires qui seront versées annuellement.

Le tableau 4 résume l'importance des impacts résiduels sur le milieu récepteur en période d'exploitation à la suite de l'application des mesures d'atténuation et/ou de bonification.

Tableau 4 : Sommaire des impacts résiduels pour la période d'exploitation

Milieu récepteur	Composante environnementale sélectionnée	Nature et importance des impacts résiduels
Physique	Qualité des sols	Négative - Très faible
	Hydrogéologie et qualité des eaux souterraines	Négative - Faible
	Qualité de l'eau de surface	Négative - Très faible
	Qualité de l'air	Négative - Faible
	Climat	Positive - Moyenne
	Climat sonore	Négative - Faible
Biologique	Végétation et milieux humides	Aucune
	Mammifères, herpétofaune et oiseaux	Négative - Faible
Humain	Utilisation du territoire	Négative - Faible
	Aspect économique	Positive - Élevée
	Santé de la population	Aucune
	Environnement visuel	Négative - Moyenne



RISQUES TECHNOLOGIQUES ET PLAN PRÉLIMINAIRE DES MESURES D'URGENCE

Une analyse des risques technologiques associés aux périodes de construction et d'exploitation du projet de CIAM a été réalisée.

Les objectifs de la gestion des risques technologiques comportent trois volets. Premièrement, la gestion des risques technologiques permet de fournir une estimation conservatrice des conséquences d'événements non désirés, dont les déversements, incendies ou explosions. Deuxièmement, elle permet de fournir une évaluation des risques technologiques qui sera prise en compte durant la période de conception des installations. Troisièmement, elle permet de fournir les éléments qui serviront au développement du plan des mesures d'urgence des installations.

Plusieurs scénarios d'accidents ont été modélisés. Dans le pire cas (déversement du plus gros réservoir dans la cuvette de rétention suivi d'un feu de flaque), les conséquences d'un incendie restent sur le terrain industriel et n'atteignent pas la rue Notre-Dame Est.

Un plan des mesures d'urgence et de sûreté sera mis en place, en consultation avec l'Administration portuaire de Montréal, le Service de sécurité incendie de Montréal et d'autres autorités compétentes, afin d'avoir le personnel, les équipements et les procédures nécessaires pour pouvoir intervenir efficacement, rapidement et en toute sécurité en cas d'événements pouvant causer préjudice au site et à son personnel, à ses voisins, à la communauté ou à l'environnement.

Dans le cadre du projet, les installations qui seront construites et exploitées représentent un niveau de risque jugé acceptable, étant donné que les carburants *Jet A* et *Jet A-1* sont peu volatils et que des mesures de prévention et d'intervention seront mises en place tant pour prévenir les accidents que pour intervenir rapidement et efficacement si un accident survenait.

En effet, les carburants *Jet A* et *Jet A-1* ont une pression de vapeur de 5,25 mm de mercure à 20°C et un point d'éclair égal ou supérieur à 39°C. Ces propriétés font des carburants *Jet A* et *Jet A-1* des carburants relativement sécuritaires pour la manutention et l'entreposage. Par comparaison, les carburants *Jet A* et *Jet A-1* sont moins volatils et posent moins de risques d'incendie que l'essence dont la pression de vapeur est de 802,5 mm de mercure à 20°C et dont le point d'éclair se situe entre -50 et -38°C.

Des mesures de prévention spécifiques seront mises en place pour prévenir tout déversement d'hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent, ainsi que des mesures



d'intervention si un tel déversement survenait. Des estacades entourant les navires-citernes/barges seront déployées avant chaque déchargement de navire-citerne ou chargement de barge. Si des produits pétroliers déversés accidentellement devaient se rendre au-delà de l'estacade, la Société d'intervention maritime Est du Canada (SIMEC) et ses partenaires seraient alors mobilisés afin de contenir et récupérer ces hydrocarbures.

SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAUX

CIAM mettra en œuvre deux programmes environnementaux spécifiques pour le projet, soit un programme de surveillance environnementale et un programme de suivi environnemental.

Ces programmes visent à assurer que le projet respectera la réglementation environnementale en vigueur, de même que les conditions des permis environnementaux, et que les mesures d'atténuation et de bonification généreront les résultats escomptés et qu'elles soient modifiées si elles ne produisent pas de résultats satisfaisants.

Comme mentionné lors des rencontres d'information et de consultation des parties prenantes effectuées dans le cadre du projet, il est important pour CIAM de maintenir un dialogue avec la population, les représentants de la Ville de Montréal-Est et de la Ville de Montréal ainsi qu'avec les industries voisines. Bien qu'à ce stade-ci du projet le mécanisme d'échange avec les parties prenantes pendant la construction et l'exploitation du projet ne soit pas encore déterminé, CIAM s'engage à mettre en place des moyens efficaces afin d'assurer de tels échanges sur une base régulière.

CONCLUSION

En conclusion, le projet permettra une plus grande sécurité d'approvisionnement en carburant pour les aéroports en diversifiant les moyens de transport et en augmentant la redondance. Il permettra aussi une meilleure adaptabilité à la croissance anticipée du nombre de vols dans les aéroports et donc à l'augmentation des besoins en carburant tout en permettant une réduction des émissions de GES.

Avec l'application des mesures d'atténuation, de prévention et d'intervention proposées, les impacts négatifs résiduels du projet sont faibles ou très faibles, à l'exception de l'impact visuel qui est moyen, alors que des impacts positifs moyens à élevés, en particulier liés aux retombées économiques et aux emplois, sont attendus.

Propriété de ses employés et forte d'une expérience de plus de 50 ans, Golder Associés, une organisation d'envergure mondiale, a pour raison d'être de contribuer au développement de la Terre tout en préservant son intégrité. Nous fournissons à nos clients des solutions durables comprenant une gamme étendue de services spécialisés en consultation, conception et construction dans les domaines des sciences de la Terre, de l'environnement et de l'énergie.

Pour en savoir plus, visitez golder.com

Afrique	+ 27 11 254 4800
Asie	+ 86 21 6258 5522
Océanie	+ 61 3 8862 3500
Europe	+ 356 21 42 30 20
Amérique du Nord	+ 1 800 275 3281
Amérique du Sud	+ 56 2 2616 2000

solutions@golder.com
www.golder.com

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



Février 2016

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

**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE
LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016**

**Présentés à la Commission de l'environnement de la
Communauté métropolitaine de Montréal**



CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal

SOUS GESTION DU GROUPE **FSM**



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 1 :

Dans la présentation, il est mentionné que le modèle de CIAM est pancanadien et que 6 milliards de litres de carburants sont livrés aux aéroports chaque année. Veuillez fournir les volumes annuels par aéroport.

Réponse :

Le tableau suivant présente la répartition de ce volume entre les différents aéroports.

Tableau 1 : Volume annuel approximatif de carburant par aéroport

Aéroport	Volume annuel approximatif de carburant (litres) (juillet 2014 à juin 2015)
Vancouver	1 362 350 000
Calgary	532 495 000
Edmonton	210 320 000
Winnipeg	122 332 000
Toronto (Pearson)	2 349 821 000
Hamilton	39 282 000
Ottawa	152 175 000
Montréal	761 959 000
Halifax	160 175 000

Veuillez noter que ces volumes peuvent varier en fonction de la demande.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 2 :

Veuillez fournir la liste des compagnies membres de CIAM

Réponse :

Le tableau suivant présente la liste des compagnies aériennes membres de CIAM en date de mai 2015.

Tableau 2 : Compagnies aériennes membres de CIAM (mai 2015)

Compagnies aériennes	
Air Canada	FedEx Corporation
Air France	First Air
Air Inuit Ltd.	Jazz Air Limited Partnership
Air Transat A.T. Inc.	KLM
American Airlines Inc.	Porter Airlines
American Eagle	Qatar Airways
British Airways PLC	Rouge (Air Canada)
Canjet Airlines	Royal Air Maroc
CargoJet Canada Ltd.	Sky Regional
Cubana de Aviación S.A.	Sunwing Airlines Inc.
Delta Airlines Inc.	Swiss International Air Lines Ltd.
Deutsche Lufthansa AG	Turkish Airlines
Endeavor	UPS
ExpressJet	WestJet Airlines Ltd.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 3 :

Nous supposons que vous avez un plan de mesures d'urgence pour vos installations à l'aéroport et qu'il y aura aussi un plan de mesures d'urgence pour votre projet de terminal à Montréal-Est. Nous aimerions voir le plan de mesures d'urgence des installations de CIAM à l'aéroport.

Réponse :

Effectivement, un plan de mesures d'urgence est en place pour les installations de CIAM à l'aéroport Trudeau de Montréal et un plan de mesures d'urgence distinct sera également mis en place au terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM à Montréal-Est. Le plan de mesures d'urgence du terminal de CIAM sera différent de celui de l'aéroport, car il sera préparé spécifiquement en fonction des activités du terminal et de son environnement, incluant les intervenants en cas d'urgence. Une version préliminaire du plan de mesures d'urgence pour le terminal de CIAM a été incluse dans l'étude d'impact sur l'environnement soumise au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) en novembre 2015. Ce document sera rendu disponible à la suite de la validation de l'étude d'impact par le MDDELCC.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 4 :

Quelles sont les assurances de CIAM? De plus, est-ce que CIAM a une assurance avec une prime de 1 milliard de dollars pour les bateaux?

Réponse :

CIAM possède une très bonne couverture d'assurance relativement à ses activités. Dans le cadre du projet, il y aura deux grands domaines de couverture d'assurance : les assurances de la période de construction et celles de la période d'exploitation.

La couverture d'assurance de la période de construction comprendra les éléments suivants : une assurance responsabilité civile générale, qui s'appliquera aux incidents pouvant survenir durant la construction et qui sont non couverts par des politiques spécifiques décrites ci-dessous; et une assurance portant expressément sur l'atteinte à l'environnement, qui couvrira la contamination ou la pollution résultant de la construction des installations. Durant cette période, la limite de couverture sera de 50 millions de dollars. De plus, il y aura une assurance-risques du constructeur, qui couvrira la valeur des composantes du projet. Finalement, il y aura aussi une assurance responsabilité pour des erreurs et des omissions (conception et ingénierie), une assurance responsabilité en matière maritime, une assurance de biens et une assurance responsabilité civile automobile.

Pour la période d'exploitation, la couverture d'assurance comprendra les éléments suivants : une responsabilité légale relative à l'aviation, qui s'appliquera aux dommages matériels ou aux blessures liées à des opérations d'avitaillement; et une assurance responsabilité en matière d'environnement, qui couvrira la contamination ou la pollution résultant de l'exploitation des installations du terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, incluant le pipeline. Durant cette période, la limite de couverture sera aussi de 50 millions de dollars. Finalement, il y aura une assurance responsabilité en matière maritime, qui couvrira la responsabilité potentielle quant à la pollution dans le fleuve.

Les compagnies aériennes retiennent directement les services des navires, et ainsi, ceux-ci ne sont pas sous la responsabilité de CIAM. Toutefois, nous nous attendons à ce que les propriétaires et affréteurs de navires-citernes et de barges aient également des assurances responsabilités pour la contamination ou la pollution, en plus de posséder d'autres types d'assurances comme l'assurance responsabilité générale commerciale et l'assurance des biens.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 5 :

Veillez donner les quantités actuelles de carburants qui sont importés et livrés à chacun des aéroports ainsi que les modes de transport.

Réponse :

Le tableau suivant présente la moyenne annuelle des volumes de carburants *Jet A* et *Jet A-1* importés par les compagnies aériennes via le terminal de IMTT-Québec pour les années 2008 à 2014 ainsi que leurs modes de transport aux aéroports du Québec et de l'Ontario.

Tableau 3 : Données sur le transport de carburants *Jet A* et *Jet A-1* importés via le terminal de IMTT-Québec et distribués aux aéroports du Québec et de l'Ontario (moyenne des années 2008 à 2014)

Départ	Arrivée	Moyen de transport	Nombre de voyages/wagons par an ³	Quantité annuelle de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> transportée (l/an) ³
Terminal de Québec	Aéroport de Montréal (Trudeau)	Camion	550 voyages	28 500 000
Terminal de Québec	Aéroport d'Ottawa	Camion	415 voyages	21 500 000
Terminal de Québec	Aéroport de Toronto (Pearson)	Train	7550 wagons	830 000 000
Terminal de Québec	Aéroport de Toronto (Pearson) via le terminal de Hamilton	Barge ¹	9 voyages	90 000 000
		Camion ²	1730 voyages	

Notes :

¹ Les barges font le trajet sur la voie maritime du fleuve Saint-Laurent entre le terminal de Québec et le terminal de Hamilton.

² Les camions font le trajet entre le terminal de Hamilton et l'aéroport de Toronto (Pearson).

³ Le nombre de voyages/wagons par an ainsi que la quantité annuelle de carburants peuvent varier selon la demande.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 6 :

*Il est expliqué qu'actuellement, environ 50 % du carburant aéroportuaire provient de sources domestiques.
Quelles sont ces sources domestiques?*

Réponse :

Présentement, les compagnies aériennes s'approvisionnent individuellement sur le marché local du Québec et de l'Ontario pour combler environ 50 % de leurs besoins en carburants *Jet A* et *Jet A-1*. Ces sources domestiques sont les raffineries de Lévis au Québec, de Sarnia en Ontario et de Nanticoke en Ontario.

Le projet de terminal de CIAM à Montréal-Est ne changera pas cet approvisionnement sur le marché local. En effet, il ne concerne que l'autre 50 % de l'approvisionnement, soit la portion de l'approvisionnement qui découle de l'importation directe par les compagnies aériennes et qui est présentement transbordée à Québec.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 7 :

Pourquoi ne pas envoyer les bateaux directement à Hamilton sans passer par Montréal? Ne pourrait-il pas même être envisagé de construire le terminal à Hamilton?

Réponse :

Les navires-citernes typiques de moyenne portée sont trop larges et ont un trop grand tirant d'eau pour être en mesure de passer dans les écluses de la voie maritime du Saint-Laurent en amont de Montréal. C'est pour cette raison que le carburant aéroportuaire acheminé à Hamilton par la voie maritime doit être transféré dans des barges plus petites et que la présence d'un terminal maritime avec des réservoirs d'entreposage est nécessaire pour permettre cette opération de transfert.

De plus, il est à noter que la voie maritime entre Montréal et Hamilton est fermée l'hiver, et ainsi, un terminal à Hamilton ne pourrait pas être approvisionné à l'année par la voie maritime. Celui-ci ne pourrait donc pas répondre aux besoins des compagnies aériennes tout au long de l'année.

De telles contraintes ont été considérées dans l'analyse du choix de site pour le terminal de CIAM, ainsi que le fait que les aéroports de Montréal (Trudeau) et d'Ottawa doivent aussi être approvisionnés en carburants *Jet A* et *Jet A-1*. Il ressort que l'emplacement retenu à Montréal-Est est le meilleur choix en tenant compte de critères techniques, économiques, environnementaux et sociaux.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 8 :

Pourquoi est-ce que le tracé de pipeline n'est pas en ligne droite (plus direct vers PTNI à partir des sites de CIAM)? Quelle sera la longueur du pipeline?

Réponse :

Initialement, de nombreuses options ont été étudiées pour le tracé du pipeline; celles qui sont présentées maintenant sont les options encore considérées actuellement par CIAM. Certaines options n'ont pas été retenues car des ententes avec les propriétaires de terrains n'ont pu être conclues, alors que pour d'autres options, ce sont des critères environnementaux qui ont mené à l'élimination de l'option.

Il reste deux options pour le tracé du pipeline et la longueur du tracé est d'environ 7 km. En fait, la longueur de l'option qui se situe dans l'emprise des rues municipales est d'environ 7 km, alors que celle de l'option qui se situe principalement dans l'emprise de la voie ferrée de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) est un peu plus courte, soit environ 6 km.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 9 :

De quel genre d'oléoduc s'agit-il? Quels sont les systèmes de détection sur celui-ci et à quel intervalle seront les valves d'arrêt?

Réponse :

Le pipeline qui servira à acheminer le carburant *Jet A* ou *Jet A-1* du Site 1 au site de connexion existant de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) aura 12 pouces (30 cm) de diamètre. Il s'agira d'un pipeline neuf qui sera conçu selon les exigences de la norme CSA-Z662 (Réseaux de canalisations de pétrole et de gaz). Il sera muni d'une membrane de protection, d'une protection cathodique et d'un système pour la détection des fuites avec arrêt du transfert.

Le pipeline sera muni d'un lanceur et d'un receveur servant au déploiement d'une jauge d'inspection de conduite (racleur ou *Smart PIG*). Afin de s'assurer du bon fonctionnement du racleur, il n'y aura aucune connexion de raccord à raccord (coude soudé à un autre coude). Le trajet sera conçu de manière à prévoir une section droite après chaque coude ou tuyau courbé.

La conception détaillée du projet n'est pas complétée, et ainsi, le positionnement précis des valves d'arrêt du pipeline n'est pas encore déterminé; il est toutefois certain que ce positionnement sera fait selon les règles de l'art.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 10 :

Allez-vous respecter le schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal sur le transport des matières (datant de janvier 2015)?

Réponse :

Dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015)¹, les trois objectifs suivants sont indiqués relativement au transport de marchandises dangereuses et à la sécurité ferroviaire :

- Réduire les risques anthropiques par une gestion appropriée du transport de marchandises.
- Réduire les risques d'accident impliquant des marchandises dangereuses ainsi que leurs conséquences potentielles sur les personnes et les biens, en bordure des installations ferroviaires.
- Encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire.

Pour CIAM, la sécurité de ses installations est une priorité. Lors de l'analyse de risques technologiques effectuée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du projet, des instances compétentes en matière de sécurité ont été rencontrées, soit le Service de sécurité incendie de Montréal ainsi que la Direction de la sécurité civile de la Ville de Montréal. Bien entendu, CIAM poursuivra la collaboration avec les instances en matière de sécurité.

¹ Ville de Montréal. 2015. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal, en collaboration avec les municipalités reconstituées et les arrondissements ainsi que plusieurs directions et services municipaux. Janvier 2015. 218 pages + annexes.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 11 :

Est-ce que le terminal de IMTT à Québec conservera le volume actuel de carburant aéroportuaire qui y est entreposé?

Réponse :

Le volume des carburants *Jet A* et *Jet A-1* importés directement par les compagnies aériennes qui transitera par le terminal de IMTT à Québec va diminuer de façon significative, car le terminal proposé par CIAM à Montréal-Est, qui est plus près des aéroports desservis par CIAM, sera favorisé. Toutefois, le terminal de IMTT à Québec continuera d'être utilisé par les compagnies aériennes afin d'assurer une redondance dans les sources d'approvisionnement et, conséquemment, une plus grande sécurité d'approvisionnement pour les aéroports.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 12 :

*Lorsque la 2^e phase du projet sera complétée, est-ce que le terminal de IMTT à Québec sera encore utilisé?
D'un point de vue logistique seulement, est-ce qu'il serait possible d'utiliser seulement le terminal de
Montréal et de ne plus utiliser celui de Québec?*

Réponse :

Comme mentionné précédemment, le terminal de IMTT à Québec continuera d'être utilisé même lorsque la 2^e phase du projet sera complétée afin d'assurer une redondance dans les sources d'approvisionnement et, conséquemment, une plus grande sécurité d'approvisionnement pour les aéroports. De plus, en déchargeant une partie du carburant à Québec, cela permettra aussi d'alléger les navires-citernes lorsque le niveau d'eau dans le fleuve est plus bas. Il est attendu qu'environ 15 % du volume des carburants *Jet A* et *Jet A-1* importés directement par les compagnies aériennes continuera de transiter par le terminal de Québec.

D'un point de vue logistique, il pourrait être possible d'utiliser seulement le terminal de CIAM à Montréal-Est, mais pour les raisons mentionnées ci-dessus, les compagnies aériennes ont indiqué qu'elles n'ont pas l'intention d'utiliser uniquement le terminal de CIAM à Montréal-Est.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 13 :

Pourquoi dites-vous que ce projet rend l'approvisionnement en carburant aéroportuaire plus sécuritaire?

Réponse :

Dans le cadre du présent projet, le mot sécuritaire est utilisé dans le sens de « sûr » et « fiable ». L'objectif du projet de CIAM est d'améliorer la capacité existante du réseau d'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1* pour les aéroports de Montréal (Trudeau), d'Ottawa et de Toronto (Pearson). En effet, le projet permettra de diversifier les points d'entrée de l'approvisionnement de carburants par l'ajout d'un second terminal (celui proposé par CIAM à Montréal-Est s'ajoutera au terminal de Québec, qui continuera d'être utilisé), ce qui améliorera la fiabilité du réseau d'importation de carburants et permettra plus de flexibilité dans les options de distribution aux aéroports. Cela permettra également de transporter les carburants avec une meilleure efficacité. Plus précisément, il y aura une réduction des distances de transport dans la distribution, ce qui réduira les risques d'interruption de service et la dépendance liés à ces moyens de transport, tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre et en amenant une réduction du coût des carburants *Jet A* et *Jet A-1* pour les compagnies aériennes.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 14 :

Fournir un portrait avant et après le projet relativement au transport : nombre de trains, bateaux et camions.

Réponse :

Le tableau 4 ci-dessous compare la répartition des modes de transport de scénarios futurs hypothétiques, avec et sans le projet de terminal de CIAM à Montréal-Est, vers 2020. Les volumes de carburants aéroportuaires indiqués dans ce tableau considèrent les augmentations attendues de la demande dans les aéroports du Québec et de l'Ontario vers 2020.



Tableau 4 : Comparaison du transport du carburant aéroportuaire importé par les compagnies aériennes avec et sans le projet de terminal de CIAM à Montréal-Est – scénario futur (2020)

Modes de transport	Scénario <u>sans</u> le projet	Scénario <u>avec</u> le projet	Comparaison
	Nombre de voyages/wagons par an ^A	Nombre de voyages/wagons par an ^A	
Navires entre Québec et Montréal	0	environ 36 voyages	Il y aura augmentation du nombre de navires entre Québec et Montréal dans le scénario <u>avec</u> le projet. Cette augmentation représentera moins de 2 % du trafic de navires pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent.
Trains entre Québec et Toronto	environ 13 090 wagons	environ 2 980 wagons	Le nombre total de wagons à destination de Toronto sera approximativement le même, la différence étant que, dans le scénario <u>avec</u> le projet, le point de départ est Montréal-Est au lieu de Québec, soit un trajet de 250 km de moins. Les trains en partance de Québec à destination de Toronto passent sur l'île de Montréal.
Trains entre Montréal et Toronto	0	environ 10 950 wagons	
Camions-citernes entre Québec et Montréal	environ 8 250 voyages	0	Plus de 11 200 camions-citernes seront retirés du réseau routier entre Québec et Montréal ainsi qu'entre Québec et Ottawa dans le scénario <u>avec</u> le projet. Les camions-citernes à destination d'Ottawa partiront des installations de CIAM à Dorval, ce qui réduira la distance d'environ 270 km. Rappelons que les installations de chargement de camions-citernes à Montréal-Est ne seront pas utilisées de façon routinière; elles serviront de solution de rechange en cas de besoin. Ainsi, le nombre de 288 camions-citernes par an a été utilisé de façon prudente pour effectuer l'analyse des impacts. <u>Avec</u> le projet, le nombre total de kilomètres parcourus par camion-citerne sera réduit de plus de 3 millions de kilomètres par an (aller simple).
Camions-citernes entre Québec et Ottawa	environ 2 960 voyages	0	
Camions-citernes entre Dorval et Ottawa	0	environ 2 673 voyages	
Camions-citernes entre Montréal-Est et Ottawa ^B	0	environ 288 voyages	
Transport par pipeline entre Montréal-Est et Dorval	sans objet	sans objet	Le nombre total de barges à destination de Hamilton sera le même, la différence étant que, dans le scénario <u>avec</u> le projet, le point de départ est Montréal-Est au lieu de Québec, soit un trajet de 245 km de moins par voyage.
Barges entre Québec et Hamilton	environ 9 voyages	0	
Barges entre Montréal et Hamilton	0	environ 9 voyages	Le nombre total de camions-citernes entre Hamilton et l'aéroport de Toronto (Pearson) demeure inchangé.
Camions-citernes entre Hamilton et Toronto	environ 3 650 voyages	environ 3 650 voyages	

Notes :

^A Les quantités sont approximatives et pourront varier.

^B Les installations de chargement de camions-citernes à Montréal-Est ne seront pas utilisées de façon routinière; elles serviront de solution de rechange en cas de besoin. Aux fins de l'analyse des impacts, une hypothèse de 288 camions-citernes par an a été utilisée.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 15 :

Quelles seront les heures de fonctionnement du terminal proposé par CIAM?

Réponse :

Le terminal de CIAM sera en opération 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Des quarts de travail de jour et de nuit sont donc prévus.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 16 :

Est-ce que les réservoirs qui seront installés au terminal de CIAM seront neufs? Pouvez-vous confirmer que ces types de réservoirs ne seront pas les mêmes que pour de la gazoline.

Réponse :

Les réservoirs qui seront construits au terminal de CIAM à Montréal-Est seront neufs. Leur conception tient compte des propriétés spécifiques des produits qui y seront entreposés, en plus des nombreux codes et normes applicables. Ainsi, comme les carburants *Jet A* et *Jet A-1* sont peu volatils et ont une faible tension de vapeur, des réservoirs atmosphériques pourvus de toits fixes sont prévus, ce qui ne serait pas le cas pour de la gazoline, qui est beaucoup plus volatile et pour laquelle un autre type de réservoir serait requis.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 17 :

Veillez confirmer que le carburant qui arrivera par bateau ne subira pas de transformation au terminal de CIAM.

Réponse :

Il n'y aura aucune transformation du carburant aéroportuaire au terminal de CIAM à Montréal-Est. Les activités qui auront cours au terminal incluront le déchargement de navires-citernes, l'entreposage de carburants *Jet A* et *Jet A-1*, l'ajout d'additifs aux carburants, le transfert de carburants vers le site de connexion de PTNI ainsi que le chargement de wagons-citernes, camions-citernes et barges sur les Sites 1 et 2.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 18 :

Quelle est la superficie du site?

Réponse :

La superficie du Site 1 est d'environ 43 950 mètres carrés, et celle du Site 2, d'environ 30 274 mètres carrés.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 19 :

Veillez confirmer que les camions et les wagons en déplacement seront la responsabilité des compagnies aériennes.

Réponse :

Les services de transport par navires-citernes, camions-citernes, wagons-citernes/trains et barges seront directement retenus par chacune des compagnies aériennes.

Les aspects sous la responsabilité de CIAM seront le déchargement du navire-citerne à quai, l'entreposage de carburants *Jet A* et *Jet A-1* et son contrôle de qualité, les transferts de carburants par pipeline vers le site de connexion de PTNI ainsi que le chargement de barges sur le Site 1, et des wagons-citernes et des camions-citernes sur le Site 2.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 20 :

Qu'est-ce qui fait que vous proposez le projet maintenant : il n'y avait pas de redondance avec un seul terminal avant?

Réponse :

L'approvisionnement local a beaucoup diminué au cours des dernières années en raison de la fermeture de raffineries locales. Les compagnies aériennes dépendent de plus en plus de l'importation sur le marché international pour leur approvisionnement en carburant aéroportuaire. Avec la diminution de l'approvisionnement local, il y a une plus grande dépendance envers un seul terminal, soit celui de Québec.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 21 :

Quelle est la capacité maximale des infrastructures? Est-ce que CIAM pourra éventuellement recevoir plus de carburants que ce qui est prévu maintenant?

Réponse :

Sur le Site 1, il y aura, après la Phase 2 du projet, huit réservoirs pour une capacité d'entreposage totale de 160 millions de litres de carburants *Jet A* et *Jet A-1*.

À pleine capacité, soit à la suite de la réalisation de la Phase 2 du projet, il est estimé que le terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de CIAM à Montréal-Est fournira environ 1 858 millions de litres de carburant par année aux aéroports de Montréal (Trudeau), d'Ottawa et de Toronto (Pearson).

Les quantités maximales autorisées seront définies dans le décret et les permis/autorisations qui seront émis par le gouvernement du Québec et par le MDDELCC, et elles ne pourront pas augmenter sans nouvelle autorisation des autorités gouvernementales.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 22 :

Est-ce qu'il y aura un produit pour protéger le sol?

Réponse :

Une digue de confinement sera construite de manière à former une cuvette de rétention étanche autour des réservoirs d'entreposage de carburants du Site 1. Cette cuvette de rétention aura pour but de contenir les déversements accidentels et ainsi éviter la contamination des sols et de l'eau souterraine. Comme indiqué au Code de construction provincial (Loi sur le bâtiment) et au Règlement sur les systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés (Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)), la cuvette de rétention sera conçue de façon à pouvoir contenir la capacité du plus gros réservoir, soit celui de 30,3 millions de litres, plus 10 % de la capacité totale de tous les autres réservoirs inclus dans la digue (soit 13,37 millions de litres), pour un total de 43,67 millions de litres.

De plus, des dalles de béton conçues pour recueillir les eaux de ruissellement et les déversements accidentels (s'il y en avait) et les diriger vers des séparateurs huile/eau seront installées sous les plateformes de chargement des wagons-citernes et des camions-citernes du Site 2 ainsi qu'à l'emplacement de la station de pompage du Site 1.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 23 :

Décrire aussi les retombées fédérales du projet.

Réponse :

Concernant les retombées économiques au niveau fédéral, selon la modélisation effectuée par l'Institut de la statistique du Québec, il est prévu que le projet entraînera des revenus pour le gouvernement du Canada qui sont estimés à 2,9 millions de dollars en impôts sur les salaires et traitements, 56,3 milliers de dollars en taxes de vente (TPS) et 169,5 milliers de dollars en taxes et droits d'accise. Des taxes indirectes fédérales sur les biens et services seront également générées, soit un montant total évalué à 225,8 milliers de dollars.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 24 :

Quels sont les élus de Montréal qui ont été rencontrés?

Réponse :

Comme le projet de CIAM se situe à Montréal-Est, le maire Robert Coutu et tous les conseillers municipaux de Montréal-Est ont été rencontrés. De plus, bien que les impacts potentiels du projet ne s'étendent pas au-delà des limites de la ville de Montréal-Est, les maires des arrondissements voisins de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (Montréal) et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (Montréal), Chantal Rouleau et Réal Ménard, ont aussi été rencontrés. Enfin, Denis Coderre, maire de Montréal et président de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a également été rencontré.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 25 :

Comment était l'accueil du projet à Montréal-Est?

Réponse :

La démarche d'information et de consultation auprès des parties prenantes a été appréciée par la plupart des parties prenantes rencontrées. Bien que certains citoyens ou groupes rencontrés aient exprimé des préoccupations, les explications relatives aux propriétés des carburants *Jet A* et *Jet A-1*, ainsi que la présentation des résultats préliminaires de l'étude d'impact, notamment les résultats de l'analyse des risques technologiques et des modélisations des émissions atmosphériques et du bruit, ont permis de rassurer les parties prenantes. Plusieurs personnes ont indiqué ne pas être en désaccord avec le projet et ont voulu surtout être rassurées à l'effet que CIAM avait fait ses devoirs en évaluant d'autres options d'emplacement, en vérifiant que CIAM était en lien avec les divers organismes responsables en cas d'incident et en vérifiant quels étaient les rôles de ces organismes ou encore leurs responsabilités, notamment en cas de déversement ou de fuite dans le fleuve ou ailleurs sur le site. Quelques personnes ont indiqué être en désaccord avec le projet et, pour certains, le désaccord allait au-delà même du projet présenté, c'est-à-dire qu'ils auraient voulu, par exemple, que l'utilisation de tous les carburants fossiles cesse, ou pouvoir profiter du fait que le terrain (Site 1) soit vacant pour changer la vocation portuaire industrielle de ce terrain. Enfin, de nombreuses parties prenantes rencontrées ont souligné la transparence et l'ouverture de CIAM dans son dialogue avec le milieu.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 26 :

Décrire le lien avec le projet d'Enbridge et les implications de ce projet sur celui de CIAM.

Réponse :

Le projet de CIAM n'a aucun lien avec le projet d'inversion de la canalisation 9B et de l'accroissement de la capacité de la canalisation 9 de Pipelines Enbridge Inc. Soulignons également que ce projet est situé à l'extérieur de la zone d'étude retenue pour l'évaluation des effets cumulatifs du projet de CIAM.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 27 :

D'où viennent les navires de carburant?

Réponse :

Les carburants *Jet A* et *Jet A-1* sont achetés sur les marchés internationaux et peuvent provenir de n'importe quel pays dans le monde, que ce soit des États-Unis ou du Venezuela, par exemple.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 28 :

Veillez fournir les statistiques historiques de déversement de IMTT à Québec.

Réponse :

IMTT-Québec inc. est une compagnie privée sans lien avec CIAM. Il faudrait donc s'adresser directement à elle pour obtenir ces informations.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 29 :

Est-ce qu'il y aura des pertes d'emplois au terminal de Québec à la suite de la réalisation du projet de terminal de CIAM?

Réponse :

IMTT-Québec a une grande clientèle. Il est donc peu probable que la diminution du volume de carburant aéroportuaire importé directement par les compagnies aériennes qui transitera par leurs installations les affecte significativement. Toutefois, il serait préférable de communiquer directement avec IMTT-Québec afin d'avoir son point de vue à ce sujet.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 30 :

Le pipeline de PTNI est-il déjà utilisé?

Réponse :

PTNI possède et exploite un pipeline dédié aux carburants *Jet A* et *Jet A-1* qui relie l'est de Montréal à l'aéroport de Montréal (Trudeau). Ce pipeline est déjà utilisé depuis plusieurs années pour l'approvisionnement sur le marché local de l'aéroport de Montréal (Trudeau), et CIAM a conclu une entente avec PTNI pour assurer le transport d'une partie des carburants *Jet A* et *Jet A-1* via cette infrastructure existante.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 31 :

Est-ce que l'ONE est impliqué dans votre projet?

Réponse :

L'Office national de l'énergie (ONE) n'a pas de rôle dans le projet de CIAM. L'ONE régleme la construction et l'exploitation de pipelines et de lignes de transport d'électricité qui sont internationaux ou interprovinciaux.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 32 :

Est-ce que l'étude d'impact de CIAM est disponible?

Réponse :

L'étude d'impact sur l'environnement du projet de terminal de CIAM à Montréal-Est a été déposée en version préliminaire au MDDELCC le 6 novembre 2015. Selon la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du Québec, lorsque le MDDELCC aura terminé l'analyse de la recevabilité de cette étude, elle sera rendue publique par l'intermédiaire du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 33 :

Est-ce que CIAM est assujettie à des obligations sur le format des consultations? Qu'est-ce qui assure que les préoccupations des citoyens sont documentées et prises en compte?

Réponse :

Dans ses directives relativement aux études d'impact sur l'environnement, le MDDELCC incite fortement les initiateurs de projet à consulter le public au début de la procédure d'évaluation environnementale selon des modalités qui sont appropriées.

Dans le cadre de son projet, CIAM a entrepris une importante démarche d'information et de consultation auprès des parties prenantes qui a débuté en novembre 2014 et qui se poursuit toujours. En plus des rencontres effectuées avec des élus locaux, des groupes environnementaux et sociaux ainsi que d'autres organismes et acteurs du milieu, deux activités de type portes ouvertes ont eu lieu pour permettre à la population en général de s'informer sur le projet et de partager leurs commentaires et préoccupations à l'égard du projet. Cette démarche se veut transparente, et les détails de celle-ci sont présentés dans l'étude d'impact sur l'environnement préliminaire qui a été déposée auprès du MDDELCC.

Soulignons que les parties prenantes auront également la possibilité de se faire entendre lors des consultations de la CMM et du BAPE, et leurs commentaires seront pris en compte dans les rapports qui seront transmis par la CMM et le BAPE au MDDELCC. Ils seront donc considérés aux fins de l'autorisation du projet.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 34 :

Seriez-vous ouverts à mettre de l'argent en garantie en cas d'accident?

Réponse :

Les résultats préliminaires de l'étude d'impact sur l'environnement du projet, incluant l'analyse des risques technologiques, démontrent que les couvertures d'assurance que possèdera CIAM seront amplement suffisantes pour couvrir les risques de dommages en cas d'accident.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 35 :

Considérant que votre projet augmentera l'achalandage sur le fleuve, pouvez-vous élaborer sur votre implication dans des initiatives de conservation du fleuve Saint-Laurent?

Réponse :

En plus de sa participation auprès de comités de citoyens et de l'industrie, CIAM a identifié certains enjeux pour lesquels elle souhaite s'impliquer. Les initiatives de conservation du fleuve Saint-Laurent sont un de ces enjeux. Pour le moment, il n'y a pas de projet concret dans lequel CIAM est impliquée, mais elle a initié des communications avec le comité ZIP Jacques-Cartier et demeure en lien avec ses représentants.

De plus, l'augmentation de l'achalandage sur le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal liée au projet de terminal de CIAM à Montréal-Est pourrait être qualifiée de mineure, car elle représentera moins de 2 % du trafic actuel de navires pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent.



**COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA PRÉSENTATION DU 19 JANVIER 2016
À LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Question no. 36 :

Avez-vous un plan B si ce projet ne fonctionne pas?

Réponse :

CIAM concentre ses efforts et ses ressources sur la réalisation de ce projet, car celui-ci représente la meilleure façon d'améliorer la sécurité d'approvisionnement des aéroports de Montréal (Trudeau), d'Ottawa et de Toronto (Pearson), lorsqu'on tient compte des aspects techniques, environnementaux, sociaux et économiques.

Propriété de ses employés et forte d'une expérience de plus de 50 ans, Golder Associés, une organisation d'envergure mondiale, a pour raison d'être de contribuer au développement de la Terre tout en préservant son intégrité. Nous fournissons à nos clients des solutions durables comprenant une gamme étendue de services spécialisés en consultation, conception et construction dans les domaines des sciences de la Terre, de l'environnement et de l'énergie.

Pour en savoir plus, visitez golder.com

Afrique	+ 27 11 254 4800
Asie	+ 86 21 6258 5522
Océanie	+ 61 3 8862 3500
Europe	+ 356 21 42 30 20
Amérique du Nord	+ 1 800 275 3281
Amérique du Sud	+ 56 2 2616 2000

solutions@golder.com
www.golder.com

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



Avril 2016

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

**DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS
D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU
29 FÉVRIER 2016**

**Présenté à la Commission de l'environnement de la
Communauté métropolitaine de Montréal**



CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal

SOUS GESTION DU GROUPE **FSM**



**DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER
2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
MONTRÉAL**

Question CMM-1 :

Pourriez-vous nous fournir la capacité de pompage du pipeline qui sera construit dans le cadre du projet?

Réponse :

Selon la sélection préliminaire des pompes, d'un diamètre de 12 pouces, le pipeline proposé entre les installations de CIAM et le site de connexion de Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) sera exploité à 2 200 gallons US par minute à une pression de 350 psig¹ pour répondre aux exigences de pression d'entrée de PTNI. À noter que le pipeline sera conçu de manière à pouvoir supporter un débit ultime de 3 000 gallons US par minute à une pression de 700 psig. La conception du pipeline répondra aux exigences de la norme CSA Z662-15 Réseaux de canalisations de pétrole et de gaz.

¹ pounds per square inch / livres par pouce carré



DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER 2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Question CMM-2 :

Pourriez-vous nous fournir une copie du plan des mesures d'urgence du site ou d'un autre site comparable comme celui de Québec ?

Réponse :

Comme expliqué dans la réponse à la question no 3 du document Compléments d'information déposé à la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal en février 2016, le plan des mesures d'urgence du terminal de CIAM sera différent de celui de l'aéroport de Montréal (Trudeau) ou d'un autre site, car il sera préparé spécifiquement en fonction des activités du terminal et de son environnement, incluant les intervenants en cas d'urgence.

Une version préliminaire du plan des mesures d'urgence pour le terminal de CIAM a été incluse dans l'étude d'impact sur l'environnement soumise au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) en novembre 2015. Ce document sera rendu lorsque l'étude d'impact aura été acceptée par le MDDELCC. Toutefois, pour donner un aperçu du contenu et de l'envergure du plan préliminaire des mesures d'urgence, sa table des matières est jointe à la présente réponse.



Table des matières

1.0	LISTE DES RÉVISIONS	1
2.0	LISTE DE DISTRIBUTION	2
2.1	Liste de distribution interne	2
2.2	Liste de distribution externe	3
3.0	PLAN SOMMAIRE	4
3.1	Numéros de téléphone importants	4
3.2	Déroulement d'une intervention d'urgence	5
3.3	Évaluation de la situation	6
3.4	Planification de l'intervention.....	7
4.0	CADRE LÉGISLATIF ET NORMATIF.....	8
4.1	Cadre législatif.....	8
4.2	Cadre normatif.....	9
5.0	INTRODUCTION.....	10
6.0	POLITIQUE ET OBJECTIFS.....	12
6.1	Politique concernant le plan des mesures d'urgence	12
7.0	DESCRIPTION DES INSTALLATIONS	13
7.1	Localisation des sites du projet	13
8.0	CARACTÉRISTIQUES DES CARBURANTS <i>JET A</i> ET <i>JET A-1</i>	14
9.0	VULNÉRABILITÉS	15
10.0	RÔLES ET RESPONSABILITÉS POUR LE PLAN DES MESURES D'URGENCE.....	16
10.1	Gestion du plan des mesures d'urgence	16
10.2	Organisation	17
10.3	Définition des rôles et responsabilités	17
10.3.1	Responsable SSE et mesures d'urgence de Groupe FSM	17
10.3.2	Coordonnateur aux mesures d'urgence.....	17
10.3.3	Comité de planification des mesures d'urgence	18
10.3.4	Directeur des opérations	18
10.3.5	Brigade d'urgence	19
10.3.6	Agent de sécurité	19
10.3.7	Témoin de l'événement.....	19
10.3.8	Employés/sous-traitants/visiteurs.....	19
10.3.9	Superviseur	20
11.0	RESSOURCES	21
11.1	Personnel	21
11.2	Équipement.....	21
12.0	ALERTE, ÉVACUATION ET INTERVENTION	23
12.1	Alerte	23



12.2	Évacuation.....	26
12.3	Intervention.....	26
12.3.1	Déversement de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> sur le quai	26
12.3.2	Débordement d'un réservoir de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> sans allumage	29
12.3.3	Débordement de réservoir avec incendie/explosion dans une la cuvette de rétention des réservoirs	31
12.3.4	Incendie de tête de réservoir.....	34
12.3.5	Bris, fuite ou rupture d'un boyau de déchargement de navire-citerne et de chargement de barge.....	35
12.3.6	Déversement de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> au Site 2.....	38
12.3.7	Incendie au Site 2	39
12.3.8	Fuite ou perforation par équipement de construction sur le pipeline raccordant le Site 1 au site de connexion de PTNI sans incendie	42
12.3.9	Fuite ou perforation par équipement de construction sur le pipeline raccordant le Site 1 au site de connexion de PTNI avec incendie	44
13.0	CENTRE DE COORDINATION ET POSTE DE COMMANDEMENT.....	46
13.1	Centre de coordination	46
13.2	Poste de commandement	46
14.0	PLANIFICATION DE LA REPRISE DES ACTIVITÉS NORMALES	47
15.0	ENQUÊTE ET RAPPORT D'ACCIDENT	47
16.0	FORMATION.....	47
17.0	ENTENTE D'ENTRAIDE.....	48
18.0	MISE EN PLACE DU PLAN	48
19.0	BOTTIN DES RESSOURCES	48

LISTE DES FIGURES

Figure 1	: Définition des responsabilité entre CIAM, Groupe FSM et l'opérateur du projet.....	16
Figure 2	: Processus d'alerte au Site 1	23
Figure 3	: Processus d'alerte au Site 2	24
Figure 4	: Schéma d'intervention lors d'un déversement de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i>	28
Figure 5	: Schéma d'intervention lors d'un débordement d'un réservoir de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> sans allumage.....	30
Figure 6	: Schéma d'intervention lors d'un incendie dans la cuvette des réservoirs	33
Figure 7	: Schéma d'intervention lors d'un incendie de tête de réservoir.....	35
Figure 8	: Estacade (barrage flottant – <i>pre-booming</i>).....	36
Figure 9	: Schéma d'intervention lors d'un bris, d'une fuite ou d'une rupture d'un boyau de déchargement de navire-citerne ou de chargement de barge.....	37



Figure 10 : Déversement de carburants <i>Jet A</i> et <i>Jet A-1</i> au Site 2 sans allumage	39
Figure 11 : Incendie au Site 2	41
Figure 12 : Schéma d'intervention lors d'une fuite ou d'une perforation par équipement de construction sur le pipeline raccordant le Site 1 au site de connexion de PTNI	43
Figure 13 : Schéma d'intervention lors d'une fuite ou d'une perforation par équipement de construction sur le pipeline raccordant le Site 1 au site de connexion de PTNI avec allumage	45

ANNEXES

- Annexe 1 Plans
- Annexe 2 Fiche signalétique des carburants *Jet A* et *Jet A-1*
- Annexe 3 Illustration des scénarios d'accident



DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER 2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Question CMM-3 :

Avez-vous déjà connu une interruption de service (approvisionnement en carburant) par le passé?

Réponse :

À plusieurs reprises, nous avons connu des situations dans lesquelles nous avons frôlé le manque d'approvisionnement en carburant pour les aéroports de Montréal (Trudeau), Toronto (Pearson) et Ottawa en raison de pannes imprévues de raffineries. Il n'y a qu'une seule raffinerie au Québec qui produit du carburant *Jet A* ou *Jet A-1*, et ce, seulement de façon saisonnière, pour l'aéroport Trudeau, puisqu'elle produit d'autres produits pour consommation sur le marché local. La totalité de la production en carburants *Jet A* et *Jet A-1* au Québec est achetée par les compagnies aériennes, mais elle ne répond actuellement qu'à 50 % de leurs besoins.

De plus, d'autres événements imprévus liés à la chaîne d'approvisionnement actuelle peuvent également survenir et potentiellement entraîner une interruption de l'approvisionnement des aéroports. En ce sens, le projet de CIAM permettra de répondre à ce besoin important.



**DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER
2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
MONTRÉAL**

Question CMM-4 :

Est-ce que vous avez étudié la possibilité d'utiliser le pipeline de PTNI qui se rend vers Shell/Valero plutôt que d'en construire un nouveau?

Réponse :

Le pipeline de Shell / Valero part du collecteur de PTNI et se rend jusqu'à l'installation de Shell située sur la rue Sherbrooke où il prend fin. Il y a un ensemble séparé de pipelines qui se rend au quai 103 à partir de cette installation. Toutefois, ces pipelines font partie d'un système séparé et dédié, dont l'exploitation est privée. Aucun de ces pipelines ne se rend des quais du Port de Montréal au collecteur de PTNI, tel que requis dans le cadre du projet.



**DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER
2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
MONTRÉAL**

Question CMM-5 :

Veuillez fournir la répartition des 330 000 vols entre les trois aéroports Montréal-Ottawa-Toronto.

Réponse :

Le tableau suivant présente la répartition des départs des vols réguliers et des principaux vols d'affrètement pour 2014 pour ces trois aéroports.

**Tableau 1 : Aéroports desservis selon les départs des vols réguliers et principaux vols
d'affrètement en 2014**

Aéroport	Nombre de départs	Proportion (%)
Montréal (Trudeau)	88 703	27,1
Ottawa	39 483	12,1
Toronto (Pearson)	198 883	60,8
Total	327 069	100,0

Source : Statistique Canada, Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – 2014



DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER 2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Question CMM-6 :

Expliquer les effets du projet sur l'approvisionnement local de l'aéroport Trudeau?

Réponse :

La demande pour les carburants *Jet A* et *Jet A-1* au Québec et en Ontario excède présentement la quantité produite par les raffineries locales de ces deux provinces. Actuellement, environ 50 % des carburants *Jet A* et *Jet A-1* nécessaires pour les aéroports sont achetés auprès de raffineries situées au Québec ou en Ontario, ce qui constitue la totalité de la production locale de carburants *Jet A* et *Jet A-1*. Ceci signifie donc que 50 % de ces carburants sont importés directement par les compagnies aériennes sur le marché mondial.

Le projet proposé par CIAM concerne seulement la portion de l'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1* qui est présentement importée directement par les compagnies aériennes.

Il est donc attendu que les compagnies aériennes membres de CIAM continueront, après la mise en service du terminal, de s'approvisionner sur le marché local comme elles le font présentement.

De plus, les augmentations de production locale des raffineries du Québec et de l'Ontario seront toujours favorisées par rapport à des carburants importés lors de l'approvisionnement, parce que cette production est plus économique en raison du transport plus court. Toutes les raffineries locales ont la possibilité d'investir et d'accroître leur production en carburants *Jet A* et *Jet A-1* pour répondre à la demande des compagnies aériennes.



**DEUXIÈME DOCUMENT DE COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DE LA SÉANCE DU 29 FÉVRIER
2016 DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
MONTRÉAL**

Question CMM-7 :

Quels sont les avantages économiques du projet pour CIAM?

Réponse :

L'objectif du projet de CIAM est d'améliorer la capacité existante du réseau d'approvisionnement en carburants *Jet A* et *Jet A-1* et ce, dans une perspective d'économie, de fiabilité, de sécurité et de durabilité en matière environnementale. Plus précisément, les bénéfices économiques du projet pour les compagnies aériennes sont de trois ordres :

1. Permettre un plus grand contrôle des coûts d'exploitation à long terme. Afin de pouvoir maintenir leurs activités à long terme, il est important pour les membres de CIAM d'avoir la meilleure perspective possible sur l'évolution du coût d'approvisionnement des carburants *Jet A* et *Jet A-1* qui représente environ 30 % de leurs coûts d'exploitation. Le terminal proposé par CIAM permettra d'offrir une prévisibilité à cet égard sur une période de plus de 40 ans.
2. Réduire le coût d'approvisionnement des carburants *Jet A* et *Jet A-1* pour les compagnies aériennes. Il est important pour toute compagnie de réduire ses coûts d'exploitation afin de pouvoir assurer les marges bénéficiaires attendues par les investisseurs. Le nouveau terminal proposé pourra participer à cet effort puisque celui-ci sera exploité par CIAM, qui en sera également propriétaire.
3. Réduire les distances de transport ferroviaire en direction de l'aéroport de Toronto (Pearson), tout comme le transport par camion en direction de Montréal et d'Ottawa afin de diminuer les coûts liés au transport des carburants *Jet A* et *Jet A-1*.



ANNEXE C – Tableau synthèse des mémoires déposés

- M001 Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)
- M002 Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM)
- M003 Alerte Pétrole Rive-Sud (APRS)
- M004 Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
- M005 Aéroports de Montréal (ADM)
- M006 L'Association internationale du transport aérien (IATA)
- M007 Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E)
- M008 National Airlines Council of Canada (CNLA)
- M009 Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île
- M010 Conseil du patronat du Québec (CPQ)
- M011 Board of Airlines Representatives in Canada (BAR CANADA)
- M012 Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)





Organisme :	Société de développement économique du Saint-Laurent	N° de réf. :	M001
Signataire :	Mélissa Laliberté	N^{bre} de pages :	6
Date :	15 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	La Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Ses membres œuvrent dans tous les segments de l'industrie maritime soit les armateurs, les ports, les expéditeurs utilisateurs du transport maritime, les compagnies d'arrimage, les terminaux maritimes, les corporations de pilotes, les villes portuaires et bien d'autres. La SODES agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.		
Résumé du mémoire	<i>La SODES considère qu'il s'agit d'un projet stratégique pour la fiabilité et la sécurité de l'approvisionnement des aéroports en précisant que le projet :</i> • vise à garantir un approvisionnement plus fiable et sécuritaire pour les grands aéroports du sud du Québec et de l'est de l'Ontario, incluant celui de Montréal; • inclus l'édification d'un terminal maritime permettant une plus grande efficacité en matière de transport et une livraison du carburant directement par navire; • réduira considérablement le transport de carburant par voie routière et ferroviaire et privilégiera le transport par pipeline à partir des installations portuaires; • accroîtra la capacité de stockage en implantant 5 à 8 réservoirs offrant la possibilité d'emmagasiner 160 millions de litres de carburant aéroportuaire; • comblera un vide puisqu'au moment d'écrire leur mémoire, la région métropolitaine ne possède aucune réserve de ce type de carburant pour assurer la sécurité de l'approvisionnement en tout temps. Cela constituerait une faiblesse stratégique pour la sécurité énergétique métropolitaine à laquelle le projet proposé viendrait pallier. <i>Sécurité et gestion du risque</i> SODES affirme que le transport d'hydrocarbures par navire est très sécuritaire puisqu'il est très encadré sur le plan réglementaire et de contrôle de conformité.		



	Il mentionne que Transports Canada exige des navires double-coque et que les transporteurs doivent élaborer un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, conclure des ententes avec des organismes d'intervention certifiés et embaucher du personnel dûment qualifié. Il précise que l'analyse de risque a démontré que les conséquences d'accidents potentiels seraient contenues à l'intérieur du terrain industriel et que le niveau de risques du projet demeure plutôt faible. Retombée économique SODES spécifie que le projet de la CIAM avec un investissement entièrement privé de 150 millions de dollars représente un atout majeur pour le développement économique de la métropole et celle du Québec avec des retombées économiques considérables : • 681 emplois directs et 57 emplois indirects seront créés lors de la phase de construction; • une vingtaine d'emplois permanents durant la période d'exploitation; • des revenus équivalents à 5,1 millions de dollars seront versés au Québec en impôts et en taxes; • des taxes municipales et scolaires actuellement près de 190 000 dollars par année et qui pourraient représenter plusieurs centaines de milliers suite à la construction; • mise en place de mesures pour favoriser le développement économique local à Montréal-Est : par exemple, privilégier les entrepreneurs locaux, favoriser l'embauche de main-d'œuvre locale et maximiser l'achat de biens et services à l'échelle locale. Effets positifs dans la lutte aux changements climatiques SODES affirme que le fait de privilégier le transport par navire et pipeline plutôt que par voie routière et ferroviaire réduira les émissions de gaz à effet de serre en précisant que les émissions liées au transport par navire restent les plus faibles lorsqu'elles sont comparées aux autres modes de transport. Conclusion La SODES est donc heureuse de soutenir la mise en œuvre de ce projet hautement stratégique pour le positionnement de Montréal dans le contexte de l'industrie aéroportuaire.	
Suggestions de commentaires et questions	N/A (sans présentation)	
Préparé par :	Sébastien Roy, analyste-rédacteur	Date : 22 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 22 mars 2016





Organisme :	Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal	N° de réf. :	M002
Signataire :	Vincent Marchione	N^{bre} de pages :	7
Date :	17 mars 2016	Sans présentation : ☐	Avec présentation : ☒
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Le Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM) a été formé dans les années 90 et incorporé en 1997 suite à la volonté de la CUM d'implanter un projet d'incinération de matières résiduelles. Sa mission est de défendre la qualité de l'air en sensibilisant les industries, les trois paliers de gouvernements, municipal, provincial, fédéral, ainsi que la population.		
Résumé du mémoire	<i>Le CVEEM, après avoir assisté à deux présentations du projet en séance publique, affirme que ce projet contient des éléments qui sont inacceptables et qui inquiètent la population qui habite à proximité.</i> Sécurité Plusieurs éléments ayant trait à la sécurité inquiètent le CVEEM : • le transport du kérosène par train et camions-citernes dans des quartiers peuplés; • un effet domino qui pourrait impacter les réservoirs limitrophes de VOPAK; • des déversements potentiels du pipeline Trans Nord suite aux incidents recensés dans les médias. Responsabilité Le CVEEM croit comprendre que la responsabilité, en cas de déversement, incombe aux transporteurs (naval, ferroviaire et pipeline). L'organisme aurait aimé que les transporteurs soient présents pour leur poser des questions. Déévaluation des propriétés Le CVEEM affirme que les propriétés près du projet CIAM vont perdre de la valeur. Il compare le prix des maisons dans Rosemont qui ont une valeur de 50 000 \$ à 100 000 \$ supérieure à celles de Pointe-aux-Trembles en raison de la présence des industries lourdes.		



	Impact sur la santé Le CVEEM présente les statistiques de la situation médicale des citoyens de Mercier-Est en comparant les résultats avec l'ensemble de Montréal. On remarque une plus grande prévalence de maladies (du système nerveux, de l'appareil circulatoire, l'appareil digestif, tumeurs,...) dans Mercier-Est. Le CVEEM arrive à la conclusion qu'il faut arrêter l'installation des industries lourdes et polluantes à l'est de Montréal et sur toute l'île. Conclusion CVEEM conclut que CIAM a rencontré les citoyens trois fois pour faire accepter le projet plutôt que pour écouter leurs préoccupations et affirme que le CIAM n'a pas de plan B et elle n'a fait aucune modification suite aux recommandations des citoyens. Le CVEEM n'accepte pas ce projet dans ces conditions.	
Suggestions de commentaires et questions	✓ Vous dites : « À chaque fois qu'une industrie lourde s'installe à l'est de Montréal, les propriétés subissent une dévaluation ». Avez-vous des études prouvant qu'il y a eu une réelle dévaluation de la valeur des propriétés ? ✓ Vous comparez également le prix des propriétés entre les arrondissements de Rosemont et de Pointe-aux-Trembles en affirmant qu'elles valent entre 50 000 à 100 000 dollars de plus dans Rosemont. Vous dites qu'il n'y a jamais eu de dédommagement pour les citoyens de l'est. En réalité, les propriétés dans Pointe-aux-Trembles sont plus abordables à l'achat. Il est normal que la valeur de revente soit également plus basse que dans Rosemont.	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 24 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 29 mars 2016





Organisme :	Alerte Pétrole Rive-Sud	N° de réf. :	M003
Signataire :	Marie Durand	N^{bre} de pages :	11
Date :	21 mars 2016	Sans présentation : ☐	Avec présentation : ☒
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	<i>Alerte Pétrole Rive-Sud (APRS)</i> est un mouvement citoyen de la Rive-Sud de Montréal qui existe depuis mars 2014. Il est membre du <i>Regroupement Vigilance Hydrocarbures Québec</i> et du <i>Front commun pour la transition énergétique</i> (provincial).		
Résumé du mémoire	L'APRS estime que le projet de la CIAM, qui vise l'expansion du transport aérien, comporte des impacts environnementaux qui vont à l'encontre du droit des citoyens de protéger leur santé, leur environnement ainsi que le climat de la planète. Il considère que les opérations de transbordements et le stockage du carburant d'aviation posent des risques de fuites et d'incidents sur terre et dans le fleuve Saint-Laurent. <i>L'APRS s'interroge à savoir :</i> • pour combien de vols par année les compagnies aériennes qui détiennent la CIAM désirent-elles assurer leur approvisionnement ? • si le <i>FSM Management Group Inc.</i> envisage d'alimenter l'aéroport de Winnipeg et/ou d'autres aéroports situés aux États-Unis via le projet de la CIAM dans Montréal-Est ? • si des préaccords officieux ont déjà été conclus entre la CIAM et des représentants gouvernementaux de sorte que l'utilité du processus de consultation actuel soit extrêmement limitée ? <i>Impacts sur les changements climatiques</i> L'APRS considère que la Communauté métropolitaine de Montréal (Communauté) devrait faire ses propres calculs pour juger de l'impact global réel du projet en termes de production de GES à moyen et long terme, en tenant compte de la hausse prévue du trafic aérien et de la demande par les promoteurs. Il affirme que le projet de la CIAM n'a pas tenu compte de la croissance de l'impact climatique causée par l'augmentation de la combustion du carburant, directement liée à l'accroissement anticipé du nombre de vols par les compagnies aériennes.		



L'APRS juge inacceptable d'autoriser la CIAM à augmenter les volumes de carburant transférés aux aéroports.

Raccordement au pipeline Trans-Nord Inc.

L'APRS considère que le raccordement au pipeline de Trans-Nord Inc. est inapproprié si l'on veut éviter des fuites ou des déversements.

Risques liés à l'eau potable et au fleuve Saint-Laurent

L'APRS estime que la réalisation du projet impliquerait une baisse de la protection du fleuve Saint-Laurent et des milieux naturels.

Il s'inquiète du fait que le projet augmentera les risques pour l'approvisionnement en eau potable dans la région de Montréal puisque le pipeline de Trans-Nord utilisé pour exporter le carburant vers l'Ontario passe sous le lac des Deux-Montagnes en amont de plusieurs prises d'eau.

Il mentionne que les risques d'accident par les superpétroliers seraient augmentés sur le fleuve puisque son chenal est étroit et peu profond.

Il se questionne sur la durée des impacts qu'aurait un déversement de carburant d'aviation sur l'approvisionnement en eau potable, ainsi que sur la qualité de l'eau et le milieu de vie des animaux aquatiques.

Fonds d'indemnisation

L'APRS considère que le minimum de garantie en cas de catastrophe devrait être de 2 milliards, soumis à l'indexation du coût de la vie.

Engagement communautaire

L'APRS suggère que la CIAM s'engage envers la communauté par :

- des taxes à la Communauté ou aux gouvernements;
- l'imposition de garanties concrètes explicites aux sous-traitants en lien avec la participation à des initiatives de conservation du fleuve;
- l'adoption de mesures pour diminuer les émissions de GES et d'initiatives visant le bien-être de la population.

Transporteurs

L'APRS demande à la Communauté d'évaluer les autres facteurs de risques associés aux transporteurs navals, ferroviaires et par pipeline.

L'APRS souhaite que la Communauté vérifie si toutes les mesures de protection de ces transporteurs sont à jour, si elles sont imputables en fonction des risques et si des exigences



supplémentaires doivent être imposées.

Conclusion

L'APRS juge le projet inacceptable du fait :

- qu'il contribuera à accentuer le réchauffement climatique et ses dérèglements en fonction d'une hausse des émissions de GES;
- que les risques associés au transport par pipeline et par bateau ne sont pas suffisamment et rigoureusement évalués.

Recommandations à la Communauté

1. Refuser toute augmentation des volumes de carburants transitant sur le territoire de la *Communauté*;
2. Exiger du gouvernement la mise en place d'audiences publiques du BAPE;
3. Exiger des promoteurs un estimé des émissions de GES en considérant la hausse des émissions anticipées suite à la réalisation du projet;
4. Évaluer l'impact de la réalisation du projet sur l'atteinte des objectifs de lutte aux changements climatiques;
5. Exiger de la CIAM le dépôt d'une réserve de 2 milliards de dollars au gouvernement québécois ainsi que des montants équivalents à leur responsabilité par les compagnies sous-traitantes;
6. Exiger que la CIAM maintienne à jour les informations sur la solvabilité des sous-traitants;
7. Obliger les compagnies aériennes à enregistrer tout trajet-client dans un registre de la CIAM en y incluant les émissions de GES et les contributions versées en crédit carbone;
8. Exiger que la CIAM (et le Groupe FMS) donne accès à des vérificateurs pour s'assurer que les crédits carbones soient versés et que l'argent contribue à financer des projets visant à réduire les empreintes de carbone;
9. Exiger la remise à neuf du pipeline de Trans-Nord Inc. et imposer des tests de sécurité ainsi que des limites de pressions à respecter;
10. Que chaque compagnie aérienne membre de la CIAM adopte un programme obligatoire de compensation pour l'empreinte climatique en attendant la mise en application de la réglementation internationale et/ou canadienne.



Suggestions de commentaires et questions	✓ Quel lien voyez-vous entre le projet de la CIAM et une éventuelle augmentation du nombre de vols ? ✓ Vous mentionnez que « le minimum de garantie déposée devrait être de 2 milliards de dollars soumis à l'indexation du coût de la vie ». Sur quoi vous basez-vous pour établir ce montant à 2 milliards de dollars ? ✓ Vous affirmez que « d'autoriser CIAM à augmenter les volumes de carburant transférés aux aéroports est tout à fait inacceptable » dans un contexte de transition énergétique. En quoi le projet de la CIAM ferait-il augmenter les volumes de carburant transférés aux aéroports plus que la non-réalisation du projet ?	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 22 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 31 mars 2016





Organisme :	Chambre de commerce du Montréal métropolitain	N° de réf. :	M004
Signataire :	Charles-André Major	N^{bre} de pages :	2
Date :	22 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) a pour mission d'être la voix du milieu des affaires montréalais et d'agir pour la prospérité de la métropole. La CCMM s'engage dans des secteurs clés du développement économique en prônant une philosophie d'action axée sur l'engagement, la crédibilité, la proactivité, la collaboration et l'avant-gardisme.		
Résumé du mémoire	Selon la CCMM, le projet : • permettra de mieux répondre à la demande croissante en carburant des grands aéroports du Québec et de l'Ontario; • garantira un approvisionnement stable et sécuritaire aux aéroports pour l'avenir; • permettra de renforcer le positionnement de la métropole comme plaque tournante du transport et de la logistique à l'échelle de l'Amérique du Nord; • aura des retombées économiques significatives pour la métropole étant donné que la CIAM s'engage à créer plusieurs centaines d'emplois directs et indirects, à verser au gouvernement du Québec des revenus équivalents à 5,1 millions de dollars en taxes et frais divers autres les taxes scolaires et municipales, et à privilégier la main-d'œuvre et les entrepreneurs locaux; • aura un impact positif sur l'environnement dans la mesure où il favorisera le transport par pipeline, ce qui permettra de réduire le transport routier et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Conclusion La CCMM appuie le projet de terminal de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) et considère qu'il s'inscrit parfaitement dans la mission de la CCMM, qui représente le milieu des affaires montréalais et agit pour la prospérité de la métropole.		





RAPPORT FINAL

Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Sébastien Roy, analyste-rédacteur	Date : 24 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 29 mars 2016





Organisme :	Aéroports de Montréal	N° de réf. :	M005
Signataire :	James C. Cherry	N^{bre} de pages :	2
Date :	22 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Aéroports de Montréal (ADM), société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail à long terme conclu avec Transports Canada en 1992. La mission d'Aéroports de Montréal est triple : • assurer une prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la Communauté tout en recherchant l'efficience, la sûreté et la sécurité; • contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité; • maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.		
Résumé du mémoire	ADM appuie vigoureusement le projet de terminal de carburant aéroportuaire de la CIAM. Selon ADM, le projet représente un investissement de 150 millions et vise à assurer un avitaillement en kérosène fiable et sécuritaire aux transporteurs aériens de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. La proximité du terminal, avec une capacité de stockage additionnelle, garantira l'approvisionnement stable et sécuritaire en carburant de nos aéroports et les 30 transporteurs aériens et les 20 transporteurs cargo. S'il arrivait quoi que ce soit au port de Québec, cela pourrait compromettre les opérations aéroportuaires amenant des impacts économiques considérables pour l'ensemble de la collectivité. Projet soucieux de l'environnement ADM est soucieux de l'environnement et de la réduction des GES et le projet de la CIAM rencontre ces préoccupations en ayant un impact positif sur les GES par la réduction du transport de carburant par voie routière. Un projet payant Selon ADM, le projet représente un investissement privé de 150 millions de dollars. La réalisation		



	s'étalera sur un an et permettra la création de 681 emplois directs et 57 indirects. À terme, le projet soutiendra une vingtaine d'emplois permanents. ADM soutient que le promoteur souhaite mettre en place des mesures qui permettront le développement économique local en privilégiant les entrepreneurs locaux lorsque possible. Conclusion ADM réaffirme son appui au projet de la CIAM puisqu'il : • permettra d'assurer la sécurité énergétique de ses aéroports; • générer des retombées économiques importantes; • contribuer à la réduction des GES.	
Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 24 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 30 mars 2016





Organisme :	International Air Transport Association	N° de réf. :	M006
Signataire :	Paulus Figueiredo	N^{bre} de pages :	1
Date :	22 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	L'Association internationale du transport aérien (IATA) est une organisation qui représente environ 260 compagnies aériennes à travers le monde qui comptent pour 83 % du trafic aérien mondial. IATA et ses membres ont pour objectif de réduire le coût total du carburant, protéger la fiabilité d'approvisionnement et maintenir des normes de qualité des produits en étroite collaboration avec les gouvernements, les aéroports et les fournisseurs de carburant à travers le monde.		
Résumé du mémoire	<i>Système de distribution du carburant d'aviation actuel</i> L'IATA considère que le système de distribution du carburant d'aviation actuel a une capacité d'approvisionnement restreinte et qu'il est incapable de soutenir les besoins à long terme des aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Elle affirme qu'il y a actuellement un plus grand potentiel de perturbation des opérations si jamais les infrastructures du terminal maritime (de Lévis), qui répondent à environ 50 % de la demande des trois aéroports en carburant d'aviation, devenaient indisponibles, même temporairement. Elle mentionne que toute perturbation importante aurait un effet d'entraînement sur plusieurs compagnies aériennes au Québec et dans le reste du Canada. <i>L'IATA considère que le nouveau système de distribution proposé par la CIAM :</i> - serait conforme aux critères environnementaux, techniques et financiers; - permettrait d'améliorer la sécurité d'approvisionnement du carburant d'aviation; - aurait le potentiel de réduire significativement le nombre de camions-citernes sur les routes du Québec, réduisant ainsi les impacts du transport routier, tel que les émissions de gaz à effets de serre (GES). <i>L'IATA estime que la réalisation du projet assurerait un approvisionnement plus compétitif et fiable du carburant d'aviation à moindre coût pour les compagnies</i>		



	<i>aériennes opérant à partir de Montréal, Ottawa et Toronto.</i> Conclusion L'IATA appuie pleinement le projet et attend avec intérêt sa mise en œuvre prochaine.	
Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Sébastien Roy, analyste-rédacteur	Date : 24 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 29 mars 2016





Organisme :	Collectif en environnement Mercier-Est	N° de réf. :	M007
Signataire :	Jean Lapointe	N^{bre} de pages :	8
Date :	21 mars 2016	Sans présentation : ☐	Avec présentation : ☒
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Le Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) est un regroupement de citoyennes et de citoyens qui œuvre à l'amélioration de la qualité de vie du quartier Mercier-Est et s'intéresse aux questions relatives à l'environnement et à l'aménagement.		
Résumé du mémoire	Consultation de la Communauté Le CEM-E salue le processus de consultation, mais s'interroge sur la pertinence de tenir la consultation à ce moment-ci puisque l'étude d'impact environnemental n'est pas disponible pour consultation par le public. Site Selon le CEM-E, le choix du site se situe à moins d'un kilomètre du quartier résidentiel de Tétreaultville et il n'existe aucune zone tampon ou zone de transition entre les secteurs résidentiel et industriel. Le CEM-E redoute les risques associés aux opérations du secteur des hydrocarbures et s'interroge quant à l'exactitude de certaines informations : en audience, le promoteur parle d'un oléoduc de 300 mm alors que le site Internet de la CIAM parle d'une simulation de fuite sur une conduite de 400 mm. Préoccupations environnementales L'étude d'impact environnemental a été déposée au MDDELCC en novembre 2015, mais elle n'est pas disponible pour consultation. Le CEM-E estime qu'il aurait mieux valu attendre que l'étude soit disponible avant de tenir les audiences. Le CEM-E questionne la valeur de la prévision de réduction des GES de 10 % dans une perspective de croissance de l'industrie du transport aérien. Il soulève également les risques associés à l'augmentation du transport maritime (24 à 36 navires et 9 barges). L'organisme soulève le peu de préoccupations faites par la CIAM dans ses aménagements proposés au sujet des mesures de mitigations demandées par les citoyens. Le CEM-E demande des mesures assurant la sécurité et une meilleure intégration visuelle le long des voies de		



circulation (notamment de part et d'autre de la rue Notre-Dame).

Puisque le déchargement des navires sera exécuté avec l'énergie des navires et non pas par un système électrifié sur le quai, le CEM-E craint que le bruit soit trop élevé, notamment la nuit. Il craint également que l'étude d'impact n'inclue pas le bruit.

Préoccupations sur l'aménagement du territoire

Le CEM-E s'interroge sur la fiabilité de l'oléoduc Trans Nord, puisque les médias ont rapporté des informations préoccupantes au sujet des fuites de ce pipeline ou de lacunes dans la surveillance des oléoducs par l'ONÉ. Un arrêt prolongé de l'opération de l'oléoduc entraînerait l'augmentation du trafic de camions. En ce sens, le CEM-E demande à la Communauté d'imposer à la CIAM une route de camionnage dédiée et incontournable et d'interdire aux camions-citernes de circuler sur la rue Notre-Dame.

Préoccupations sur la sécurité

Le CEM-E demande à la Communauté de s'assurer que l'impact d'un déversement de carburant d'aviation dans le réseau d'égouts pouvant impacter l'usine de traitement de Rivière-des-Prairies soit évalué dans l'étude d'impact.

La faiblesse des analyses de risque du promoteur inquiète les citoyens et le CEM-E. Il demande que la Communauté exige de la CIAM un complément d'étude et d'analyse sur ce sujet puisque la CIAM a démontré une méconnaissance sur l'usage des quais à proximité des réservoirs et surtout de l'interaction de ceux-ci avec le projet.

Le CEM-E s'interroge sur la responsabilité et sur la couverture d'assurance de la CIAM en cas de déversement. Il demande à la Communauté que le promoteur débrouille l'imbroglio juridique et judiciaire en cas de déversement.

Comité de liaison

Le CEM-E se demande si la CIAM envisage la mise sur pied d'un comité de liaison pour les phases de construction et d'exploitation ?

Conclusion

Le raffinage et le stockage des hydrocarbures occupent de grandes superficies et sont générateurs de pollution de l'air en ne créant que peu d'emplois. L'Est de l'île de Montréal peut-il se sortir du pétrole ? Le CEM-E :

- demande aux élus de modifier le paradigme de développement de l'est de l'île;
- redoute la venue d'une nouvelle entreprise du secteur des hydrocarbures en raison des risques associés aux opérations. Les citoyens de Mercier-Est dénoncent leur impuissance à devoir subir un développement générateur de risques;
- s'interroge sur l'information fournie par le promoteur : en audience à la Communauté, le



RAPPORT FINAL

	promoteur a mentionné que son oléoduc aura 300 mm de diamètre. Sur le site Internet de la CIAM, une simulation de fuite mentionne une fuite sur une conduite de 400 mm. Que croire ? S'agit-il d'une erreur ? Dans ce cas, est-ce la seule; • estime qu'il eût mieux valu que la Communauté tienne ses audiences une fois l'étude d'impact environnemental de la CIAM disponible; • questionne la valeur de la prévision d'une réduction des GES de plus de 10 % à moyen terme, dans une perspective de croissance de l'industrie du transport aérien prévue pour 2020, selon le promoteur; • soulève les risques environnementaux du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, dans un contexte d'accroissement du transport maritime de produits pétroliers aux installations portuaires de Montréal-Est, Valéro, Shell, Vopak; • soulève le peu de cas des préoccupations exprimées par les citoyens sur les mesures de mitigation le long de la rue Notre-Dame de la part du promoteur, malgré les promesses de ce dernier; • demande à la Communauté d'imposer à la CIAM une route de camionnage dédiée et incontournable : dans l'immédiat, boulevard Joseph-Versailles, rue Sherbrooke Est, boulevard Marien Nord, vers l'A-40, permettant d'éviter une surcharge de camions-citernes dans Mercier-Est. Éventuellement cette route de camionnage devrait emprunter la prolongation de Joseph-Versailles jusqu'à l'A-40; • Aucun camion-citerne de la CIAM ne devra emprunter en aucun temps la rue Notre-Dame vers l'A-25, ni la rue Sherbrooke vers l'A-25; • demande à la Communauté de s'assurer que l'impact d'un déversement accidentel de carburant d'aviation Jet A-1 sur les opérations de l'usine de traitement des eaux usées de RDP soit évalué et intégré à l'étude d'impact environnemental; • s'inquiète de la méconnaissance de la CIAM des interactions de son projet avec l'environnement en regard de l'usage des quais, même après le dépôt de l'étude d'impact environnemental au MDDELCC; • demande à la Communauté qu'elle exige de la CIAM le complément d'étude et d'analyse requis relié à cette situation et que l'information soit divulguée. • s'inquiète de la faiblesse des analyses de risque du promoteur et des risques pour l'environnement et pour la population.
Suggestions de commentaires et questions	✓ Vous dénoncez l'impuissance des citoyens de Mercier à devoir subir un développement générateur de risques. Il y a déjà un risque associé au transport du carburant puisque les aéroports sont présentement approvisionnés par train et par camions-citernes. Croyez-vous que le mode de transport proposé augmentera ou diminuera les risques ?





RAPPORT FINAL

	✓ Et pourquoi ?	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 23 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 29 mars 2016





Organisme :	National Airlines Council of Canada	N° de réf. :	M008
Signataire :	Marc-André O'Rourke	N^{bre} de pages :	1
Date :	22 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) est l'association commerciale qui représente les plus grands transporteurs aériens : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et West Jet. Le CNLA fait la promotion d'un transport aérien sécuritaire, respectueux de l'environnement et à prix concurrentiel.		
Résumé du mémoire	<i>Système de distribution du carburant d'aviation actuel</i> Le CNLA considère que le système de distribution du carburant d'aviation peut être contraignant et qu'il est incapable de soutenir les besoins à long terme des aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Il affirme qu'il y a actuellement un plus grand potentiel de perturbation des opérations si jamais les infrastructures du terminal maritime (de Lévis), qui répondent à environ 50 % de la demande des trois aéroports en carburant d'aviation, devenaient indisponibles, même temporairement. Il mentionne que toute perturbation importante aurait un effet d'entraînement sur plusieurs compagnies aériennes au Québec et dans le reste du Canada. <i>L'IATA considère que le nouveau système de distribution proposé par la CIAM :</i> • permettrait d'améliorer la sécurité d'approvisionnement du carburant d'aviation aux aéroports en augmentant la redondance et la flexibilité; • est celui qui répondrait le mieux aux critères environnementaux, techniques et financiers; • offrirait un approvisionnement en carburant d'aviation fiable à long terme. <i>Conclusion</i> Le CNLA soutient pleinement le projet et est convaincu que les parties prenantes concluront que		



RAPPORT FINAL

	le projet est une solution durable à long terme pour satisfaire les besoins des aéroports en carburant d'aviation.	
Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Sébastien Roy, analyste-rédacteur	Date : 24 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 30 mars 2016





RAPPORT FINAL

Organisme :	Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île	N° de réf. :	M009
Signataire :	Louise Masquer	N^{bre} de pages :	2
Date :	22 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	La vision de la Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île est de permettre aux entreprises et commerces d'œuvrer à Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est, avec une qualité de vie et une prospérité durable, qui passe par l'achat local, que nous priorisons pour mettre un frein aux fuites commerciales et protéger les emplois chez nous.		
Résumé du mémoire	La Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île considère que le projet de la CIAM est important pour le développement de la région métropolitaine. Selon elle, ce projet : - est économiquement responsable; - aura un impact positif sur l'environnement par : - la réduction du transport routier et des émissions de GES de 10 %; - la revitalisation d'un terrain à vocation industrielle situé dans la municipalité de Montréal-Est. - ne présenterait pas de danger pour la qualité de l'air; - ne générerait pas de bruit supplémentaire; - est sécuritaire du fait que les probabilités d'incendie ou d'explosion sont très faibles; - permettra de récolter davantage de taxes scolaires et municipales; - permettra la création d'emplois directs et indirects, un apport non négligeable à l'économie de la métropole. <i>La Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île est prête à offrir son appui au projet, en autant que la CIAM se soumette aux directives de la Communauté métropolitaine de Montréal et que le projet soit conforme aux normes de sécurité.</i> <i>Elle recommande que la CIAM joigne les rangs de l'Association industrielle de l'est</i>		



	de Montréal (AIEM). Conclusion La Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île appuie le projet de la CIAM du fait qu'il contribuera à réduire les émissions de GES et qu'il sera porteur tant sur le plan de la sécurité énergétique que sur le plan des retombées économiques qu'il générera.	
Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 24 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 31 mars 2016





Organisme :	Conseil du patronat du Québec	N° de réf. :	M010
Signataire :	Yves-Thomas Dorval	N^{bre} de pages :	2
Date :	29 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) a pour mission de s'assurer que les entreprises disposent au Québec des meilleures conditions possible afin de prospérer de façon durable dans un contexte de concurrence mondiale. Son slogan est « S'allier pour la prospérité ». Tout projet susceptible d'accroître le développement économique et la prospérité du Québec ou de créer des conditions favorables à celui-ci est d'intérêt pour le CPQ.		
Résumé du mémoire	<i>Le CPQ estime que le Québec a besoin d'investissements privés et de création d'emplois de qualité et que le projet de terminal maritime s'inscrit dans cette logique.</i> Le projet est susceptible de générer des bénéfices en termes d'efficacité de transport et de diminution des émissions de GES. Fiabilité Puisque le transport par avion est dépendant de l'approvisionnement en carburant, le CPQ mentionne l'importance de la capacité de stockage et de la diversification des moyens de transport du carburant. Ainsi, une plus grande prévisibilité d'approvisionnement découlant du nouveau mode de transport du carburant devrait être en mesure d'assurer une meilleure adaptabilité à la croissance de la demande. De plus, le coût d'approvisionnement en carburant et la sécurité de la fiabilité de l'approvisionnement sont des facteurs clés. Retombés économiques Le CPQ rappelle que le projet représente des retombées économiques non négligeables. Il permettra de créer 681 emplois directs et 57 emplois indirects pendant l'année de construction et une vingtaine d'emplois permanents par la suite. En plus, il générera des impôts et des taxes pour le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. Risques Le CPQ rappelle que selon Transports Canada, le kérosène (Jet-A1) est classé parmi les carburants les plus sécuritaires et comportant le moins de risques. De plus, le projet est localisé dans un secteur dédié aux terminaux de chargement de liquides en vrac.		



	Développement durable Le CPQ mentionne qu'il sera important que ce projet soit réalisé dans une perspective de développement durable et dans le respect de l'ensemble des lois et règlements en matière environnementale et des communautés. Conclusion Le CPQ estime que le projet de la CIAM peut s'avérer un projet important pour le développement économique du Montréal métropolitain et pour le maintien du positionnement de Montréal comme centre de développement aéronautique au Canada.	
Suggestions de commentaires et questions	✓ Vous exprimez qu'il est important que le projet soit réalisé dans le respect des communautés. Est-ce que vous parlez d'inclure les communautés riveraines et/ou voisines le long du tracé du kérosène transporté ? ✓ Comment valideriez-vous que le projet respecte les communautés ?	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 29 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 29 mars 2016





Organisme :	Board of Airlines Representatives in Canada	N° de réf. :	M011
Signataire :	Cherif Gemayel	N^{bre} de pages :	2
Date :	24 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Le <i>Board of Airlines Representatives in Canada</i> (BAR CANADA) a été fondé en 1975 sous l'appellation AARC, puis incorporé en 1978 comme un organisme sans but lucratif. L'organisme représente 15 transporteurs aériens internationaux. BAR CANADA a pour objectif d'assister ses membres dans leurs relations avec tous les niveaux de gouvernement et les organismes de réglementation, ainsi que de protéger les intérêts des transporteurs aériens au Canada.		
Résumé du mémoire	<i>Système de distribution du carburant d'aviation actuel</i> BAR CANADA considère que le système de distribution du carburant d'aviation actuel a une capacité d'approvisionnement restreinte et qu'il est incapable de soutenir les besoins à long terme des aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto. Elle affirme qu'il y a actuellement un plus grand potentiel de perturbation des opérations si jamais les infrastructures du terminal maritime (de Lévis), qui répondent à environ 50 % de la demande des trois aéroports en carburant d'aviation, devenaient indisponibles, même temporairement. Elle mentionne que toute perturbation importante aurait un effet d'entraînement sur plusieurs compagnies aériennes au Québec et dans le reste du Canada. <i>BAR CANADA considère que le nouveau système de distribution proposé par la CIAM permettrait de diversifier les sources d'approvisionnement en carburant de manière plus efficiente et, surtout, d'améliorer la fiabilité et la sécurité de l'importation et transport du carburant.</i> Étant donné que la nécessité d'importer du carburant d'aviation continue d'augmenter au-delà des niveaux de production du Québec et de l'Ontario, BAR CANADA estime que les risques encourus par les compagnies aériennes et les voyageurs seraient trop importants si le projet ne se réalisait pas. <i>Conclusion</i> BAR CANADA appuie le projet tel que proposé par la CIAM et considère qu'il est celui qui répond		



RAPPORT FINAL

	le mieux aux critères de sécurité.	
Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 30 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 31 mars 2016





Organisme :	Fédération des chambres de commerce du Québec	N° de réf. :	M012
Signataire :	Françoise Bertrand	N^{bre} de pages :	2
Date :	31 mars 2016	Sans présentation : ☒	Avec présentation : ☐
Synthèse des informations du mémoire			
Description de l'organisme	Grâce à son vaste réseau de plus de 140 chambres de commerce et de 1100 entreprises établies au Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 60 000 entreprises et 150 000 gens d'affaires qui exercent leurs activités dans tous les secteurs de l'économie. La FCCQ fait du développement économique un enjeu prioritaire et, de ce fait, s'intéresse aux projets d'investissement dans le secteur énergétique.		
Résumé du mémoire	<i>La FCCQ appuie le projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM)</i> Développement économique Elle est d'avis que le pragmatisme, le réalisme et la cohérence devraient être les principes qui guident nos orientations en matière énergétique. Elle milite pour le développement et l'utilisation efficiente des différentes sources d'énergie, le tout avec l'objectif de créer de la richesse. Le Québec doit miser sur l'exploitation judicieuse de ses infrastructures dont fait partie l'aéroport Montréal-Trudeau. La FCCQ croit qu'il est nécessaire de maintenir au Québec un climat d'investissement stable, prévisible et propice à attirer les investissements. Ce climat est la condition nécessaire pour assurer le développement de toutes les industries, dont celles issues du secteur aérien. Le maintien et le développement d'infrastructures publiques, notamment dans le secteur des transports, doivent favoriser la fluidité des déplacements de personnes et des marchandises. Enjeu de fiabilité L'administration de l'aéroport Montréal-Trudeau prévoit une hausse d'environ 50% d'ici 2033 de son nombre de passagers. Cette prévision laisse présager des retombées économiques accrues pour la métropole et pourrait occasionner des enjeux au niveau du stockage et de la fiabilité de l'approvisionnement à l'aéroport Montréal-Trudeau. Ce projet permettrait de doter l'aéroport Montréal-Trudeau d'une capacité d'approvisionnement diversifiée.		



	Conclusion La FCCQ offre son appui au principe du projet proposé par la CIAM.	
Suggestions de commentaires et questions	NA (sans présentation)	
Préparé par :	Martin Désilets, analyste-rédacteur	Date : 31 mars 2016
Révisé par :	Marc Maltais, conseiller en recherche	Date : 31 mars 2016





PROJET DE TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT
DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE SUR LE TERRITOIRE
DE LA VILLE DE MONTRÉAL-EST DE LA CORPORATION
INTERNATIONALE D'AVITAILLEMENT DE MONTRÉAL (CIAM)



**Communauté métropolitaine
de Montréal**

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

T 514 350-2550 | F 514 350-2599
www.cmm.qc.ca | info@cmm.qc.ca