

# Synthèse

## Comité de liaison du 11 avril 2024



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

La deuxième rencontre du comité de liaison du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) a eu lieu via TEAMS le 11 avril 2024.

### Présences au comité de liaison

Des représentant.es des organisations suivantes étaient présent.es à cette séance du comité de liaison, en plus des promoteurs et des personnes responsables de la modération et de la prise de note. Exceptionnellement, des invités du Canadien National (CN) se sont joints à cette rencontre du comité de liaison pour répondre aux questions soulevées lors de la séance précédente.

Membres du comité	
<i>Direction des affaires juridiques et du greffe, Ville de Montréal-Est</i>	
<i>Direction de la gestion du territoire et environnement, Ville de Montréal-Est</i>	
<i>Direction régionale de la sécurité civile de Montréal et Laval, ministère de la Sécurité publique</i>	
<i>Collectif en environnement Mercier-Est</i>	
<i>Corporation de développement communautaire de la Pointe</i>	
<i>Administration portuaire de Montréal</i>	
<i>ZIP Jacques-Cartier</i>	
<i>Citoyen de Montréal-Est</i>	
Promoteurs	
Matthew McKernan	<i>Vice-président et chef de l'exploitation, CIAM</i>
Luc Tremblay	<i>Chargé de projet, Progesys</i>
Christine Guay	<i>Directrice – Études d'impacts / Cheffe d'équipe EIES internationales, WSP</i>
Frank Prevate	<i>Directeur de projet CIAM</i>
Canadien National (CN)	
Mathieu Gaudreault	<i>Directeur Affaires publiques - Québec et Communautés francophones</i>
Alexandre Besnard	<i>Directeur à l'exportation ferroviaire</i>
Modération et prise de notes	
Eva Falk Pedersen, modératrice	<i>Directrice principale, TACT</i>
Catherine Maertens	<i>Coordonnatrice, TACT</i>

## Présentation

### Contexte

Le comité de liaison a été mis en place dans l'optique de créer un canal de communication entre les citoyens et citoyennes de Montréal-Est, les groupes environnementaux et sociocommunautaires, la ville de Montréal-Est et les promoteurs du projet. La participation est bénévole et volontaire. Le comité de liaison couvre l'ensemble du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la phase de construction jusqu'à sa mise en service ainsi que pendant l'exploitation.

Il est prévu de tenir deux rencontres par année pendant la période de construction et une rencontre par année une fois que la mise en service pendant la période d'exploitation. CIAM et son équipe demeurent disponibles entre les rencontres pour recueillir les commentaires et les questions des membres du comité de liaison ou des parties prenantes ou tenir une rencontre extraordinaire si une situation le requérant se présentait. La rencontre d'avril 2024 était la deuxième rencontre du comité de liaison pour le projet.

### Résumé du projet

L'objectif du projet est d'assurer l'approvisionnement de trois grands aéroports en carburant d'aviation, et ce, de manière fiable et sécuritaire.

Le projet prévoit la construction de cinq à huit réservoirs pour entreposer le carburant d'aviation à Montréal. L'emplacement des réservoirs de carburant est donc plus stratégique pour alimenter les aéroports de Montréal, d'Ottawa et de Toronto. Ainsi, les compagnies aériennes auront un approvisionnement plus efficace et sécuritaire en devenant propriétaires.

Ce projet permet notamment de retirer 10 000 camions entre Québec et Montréal, et ainsi, de réduire les émissions de GES d'environ 15%.

## Interventions du CN

Deux représentants de Canadien National (CN) ont été invités à cette séance du comité de liaison afin de répondre aux questions des membres du comité de liaison ayant émergé lors de la rencontre du 29 août dernier. La présentation visait également à clarifier les modalités du transport de carburant aéroportuaire et présenter les mesures de sécurité propres au transport ferroviaire.

CN est une importante compagnie ferroviaire en Amérique du Nord avec plus de 25 000 employé.es. Plus de 2 milliards de dollars ont été investis au cours des cinq dernières années au sein du réseau ferroviaire québécois. CN peut compter sur 2800 employé.es dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Pour le CN, la sécurité est fondamentale et est au cœur du fonctionnement de l'entreprise. Il est précisé que les équipes du CN offrent de la formation aux municipalités et aux arrondissements concernant les procédures de sécurité à suivre en cas de déraillement mineur, même si les risques sont infiniment faibles.

La carte du réseau du CN est disponible en ligne sur : <https://www.cn.ca/fr/nos-services/cartes-et-notre-reseau>

- Une question a été posée concernant la fréquence quotidienne de passage des wagons. Les représentants du CN ont précisé que le nombre de wagons quotidien peut varier, mais qu'il oscille normalement entre 20 et 26 wagons. Il existe cependant un potentiel de 52 wagons par jour. Les wagons sont organisés en convoi afin de limiter le nombre de passages sur la voie ferrée pour un maximum de 2 fois par jour (une fois pour aller chercher les wagons, et une autre fois pour qu'ils repartent).
- Une autre question a été posée concernant les mesures de sécurité prises pour transporter un produit tel que le carburant aéroportuaire. Il est précisé que le type de wagons nécessaires pour ce produit est régi par des normes de sécurité extrêmement strictes et que des inspections sont faites de façon obligatoire avant et après le transport du produit pour assurer la conformité aux normes. Il existe également des détecteurs automatiques tout au long des voies ferrées pour repérer des anomalies.
- Un participant propose de communiquer cette information aux résident.es d'Ahuntsic vivant à proximité de la voie ferrée. CIAM gagnerait à rassurer les gens et insister sur le fait que le carburant aéroportuaire est moins dangereux à transporter que l'essence qui transige déjà sur ces voies, mais que le carburant aéroportuaire est soumis à des normes de sécurité tout aussi rigides.

## Demande d'usage conditionnel

Une demande d'usage conditionnel a été faite pour le Site 2 soit pour l'usage I308 dans la zone I.27, c'est-à-dire permettre des activités portuaires incluant les activités de logistique et de transbordement.

Le Comité consultatif d'urbanisme était en faveur et le point à l'ordre du jour a été adopté à l'unanimité par les membres du conseil municipal le 20 mars 2024.

Ainsi, CIAM a obtenu l'autorisation d'exploiter ses activités en vertu des règlements municipaux de la ville de Montréal-Est.

## Avancement des travaux

La construction se déroulera entre l'automne 2023 et la fin de l'année 2026. Cela représente une période de construction d'environ 3 ans et demi. Des photos des chantiers sont présentées aux membres du comité de liaison afin de leur donner un aperçu de l'état d'avancement des travaux.

### Travaux réalisés jusqu'à présent sur le Site 1 :

- La réhabilitation du sol en est approximativement à 25% d'avancement, surtout au nord du chantier.
- L'excavation pour la mise en place de la plateforme de travail requise pour les travaux d'amélioration géotechnique des sols est avancée à 35%.
- Les colonnes de pierre (aussi appelées colonnes ballastées) seront érigées sous le niveau du sol à partir du 15 avril 2024.

- Cette même date marque le début de la mobilisation pour démarrer le forage dirigé via des infrastructures souterraines pour éventuellement relier le site 1 au site 2.

### **Travaux à prévoir l'année prochaine :**

Les travaux suivants se dérouleront au cours de l'année 2025.

#### **Site 1 – Terminal maritime**

- L'érection de réservoirs ;
- L'installation des équipements ;
- L'installation de la structure d'acier ;
- L'installation de la tuyauterie ;
- Les fondations des bâtiments ;
- La mise en place de la digue principale et des digues secondaires incluant la membrane d'étanchéité ;
- Les travaux d'électricité et d'instrumentation.

#### **Site 2 – Chargement des wagons-citernes et camions-citernes**

- L'installation des voies ferrées pour être en mesure de débiter les opérations en 2026 ;
- L'installation de la structure d'acier ;
- L'installation des équipements ;
- L'installation de la tuyauterie ;
- Les travaux d'électricité et d'instrumentation.

### **Suivi des plaintes reçues**

Conformément au processus de gestion des plaintes, un suivi étroit d'une plainte reçue le 27 mars 2024 a été fait. La plainte demandait un nettoyage au coin des rues Notre-Dame et Gamble en raison d'accumulations de poussières et de roches. Un suivi et un retour auprès du plaignant ont été réalisés en moins de 3h.

Des camions-balais nettoient déjà deux fois par jour, parfois plus.

Les équipes sur le site ont été avisées, la fréquence du nettoyage a été augmentée et une surveillance accrue sera effectuée.

### **Mesures d'atténuation**

Le comité de liaison a été l'occasion de faire le point sur les mesures d'atténuation mises en place par CIAM, ainsi que sur les mesures d'atténuation à venir à court terme. Plusieurs membres du comité de liaison ont semblé heureux de voir se concrétiser leurs idées, notamment des initiatives visant à sécuriser la circulation à vélo à proximité du chantier.

### **Plan de circulation et cohabitation avec les vélos :**

Mesures déjà en place:

- Remise en service des feux de circulation à l'axe de la rue Gamble.

- Abattage des arbres pour augmenter la visibilité.
- Ajout d'affiches de signalisation sur la piste cyclable et à la sortie du chantier.
- Sensibilisation de tous les travailleurs et travailleuses lors de l'orientation de chantier.

Mesures à venir:

- Mise en place d'un miroir convexe à la sortie du chantier.
- Mise en place de chicanes pour diminuer la vitesse à l'approche de l'intersection.
- Mise en place d'affiches clignotantes.
- Peinture au sol à l'approche de l'intersection

#### **Autres mesures prises depuis le dernier comité :**

- Invitation de la ZIP Jacques-Cartier à participer au comité de liaison (septembre 2023)
- Distribution d'un avis de travaux aux résidents à proximité (décembre 2023)
- Embauche d'un architecte-paysagiste, notamment pour réfléchir à l'ajout de verdure aux abords du site. (Avril 2024)
- Envoi de deux courriels informatifs aux membres du comité (janvier et mars 2024)

### **Période d'échanges et de questions**

**Q :** Un membre du comité de liaison est préoccupé par la contamination croisée découlant du risque que les roues des camions soient contaminées entre le site de nettoyage des camions et la sortie du chantier. Il se demande quelle est la distance entre le site de nettoyage et le réseau routier considérant que plus la distance est grande, plus les risques de contamination sont élevés.

**R :** Environ 300 mètres séparent la zone de nettoyage de la sortie du site. Il est précisé que des défis se sont présentés au niveau de la capacité portante du sol. Il a donc été décidé de mélanger les sols existants avec un peu de ciment afin de densifier les sols. L'objectif était d'éviter que les sols calent, mais cette intervention a réduit la quantité de résidus se logeant sur les roues des camions.

**Q :** Un participant affirme ne pas avoir observé d'affiches expliquant le projet et fournissant un numéro de téléphone pour recevoir les plaintes.

**R :** Une affiche est présente près des pancartes orange contenant une description du projet et un numéro de téléphone. Il est aussi prévu d'en ajouter une à proximité du site 2.

**Q :** Un membre du comité se questionne à savoir si des vérifications sont faites pour s'assurer que les camionneurs utilisent bien les chemins prévus et qu'ils n'utilisent pas les raccourcis.

**R :** À la sortie du site, il y a une affiche qui indique de tourner sur Versailles et de ne pas continuer sur Notre-Dame. Il est aussi précisé que les camionneurs n'auraient pas avantage à ne pas respecter le chemin indiqué, car les sites où les sols sont déposés se situent dans l'Est, soit à Repentigny et Mascouche. Des vérifications sont faites par l'équipe aussi.

**Q** : Un membre se demande quel est le traitement des sols prévu et quels sont les efforts mis en place pour réduire les émissions de CO2.

**R** : Les sites choisis dépendent du ministère de l'Environnement et découlent également de la qualité des sols. CIAM a fait une demande de dérogation au ministère afin de sélectionner un site local et éviter de transporter les sols excavés sur une grande distance.

**Q** : Un membre du comité de liaison se questionne à savoir si le projet de tramway a été considéré dans les axes de transports développés. Il est expliqué que si le tramway ne passe pas sur Sherbrooke, il ne reste que Notre-Dame et il ne faudrait pas que le terminal mette en péril le projet de transport en commun structurant dans l'Est.

Il est à noter qu'un deuxième membre du comité de liaison partage les mêmes inquiétudes et se questionne au sujet de l'impact sur les résident.es considérant qu'une circulation accrue de wagons est prévue. Il n'y a pas de compatibilité avec le tramway et les rails ferroviaires. Ce sont deux modes de transport qui ne peuvent pas être croisés sur le même plan, donc s'il y a un tramway dans cet axe-là il devra être au-dessus ou en dessous de la voie.

**R** : Il s'agit de réflexions importantes à avoir en amont d'un projet de tramway.

## Demandes des membres du comité de liaison en marge de la prochaine rencontre

- Poser une seconde affiche, à proximité du site 2, expliquant le projet et incluant le numéro de téléphone pour faire une plainte.
- Discuter, lors du prochain comité de liaison, de la mise en valeur des infrastructures industrielles. La Ville de Montréal-Est souhaite que le comité réfléchisse à des initiatives pour célébrer ces infrastructures au lieu de tenter de les dissimuler dans le paysage urbain. L'idée de recouvrir les réservoirs avec des fresques ou avec des projections de lumières est proposée.
- Examiner l'état d'avancement du projet de tramway dans l'est de Montréal ainsi que l'étude d'impact environnemental réalisée pour ce projet afin de mieux comprendre si les impacts sur la congestion et la circulation dans l'est de Montréal ont été pris en compte ou traités.
- Examiner les passages à niveau spécifiques à proximité des travaux de CIAM et les porter à l'attention du CN afin qu'ils puissent être adéquatement évalués et intégrés à leur plan d'exploitation. Les croisements ferroviaires suggérés sont :
  1. La rue Sherbrooke Est à l'ouest de l'avenue Durocher
  2. La rue Marien au nord de la rue Sherbrooke Est
  3. Les deux voies de desserte du boulevard Métropolitain au croisement de l'avenue Marien