

Synthèse

Comité de liaison du 25 septembre 2024



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

La troisième 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 au Centre Récréatif Édouard-Rivet le 25 septembre 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.

Membres du comité	
<i>Direction des affaires juridiques et du greffe, Ville de Montréal-Est</i>	
<i>Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île</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>Citoyen de Pointe-aux-Trembles</i>	
Promoteurs	
Matthew McKernan	<i>Vice-président et chef de l'exploitation, CIAM</i>
Frank Prevate	<i>Directeur de projet CIAM</i>
Luc Tremblay	<i>Chargé de projet, Progesys</i>
Christine Guay	<i>Directrice – Études d'impacts, WSP</i>
Modération et prise de notes	
Eva Falk Pedersen, modératrice	<i>Directrice principale, TACT</i>
Catherine Maertens	<i>Conseillère, 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 le projet sera mis 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 de septembre 2024 était la troisième 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%.

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 en cours :

- Réhabilitation des sols du site 1
- Excavation pour localiser les infrastructures souterraines existantes du site 1
- Amélioration géotechnique des sols du site 1 : colonnes de pierre (aussi appelées colonnes ballastées) et pieux d'acier battu
- Réhabilitation des sols du site 2
- Fondation du bâtiment d'opération du Site 2

Travaux à prévoir dans la prochaine année :

Site 1 – Terminal maritime

- Construction d'un mur souterrain dans le cadre des travaux d'amélioration géotechnique des sols (appelé mur CSM)
- Érection des réservoirs (à partir de début novembre 2025 environ)
- Installations des équipements

- Installation de la structure d'acier
- Installation de la tuyauterie
- Mise en place de la digue principale et des digues secondaires incluant la membrane d'étanchéité
- Travaux d'électricité et d'instrumentation

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

- Installation des voies ferrées
- Installation de la structure d'acier
- Installations des équipements
- Installation de la tuyauterie
- Travaux d'électricité et d'instrumentation

Questions concernant les travaux

Q : Un membre du comité de liaison se questionne sur la profondeur de la nappe phréatique et l'impact des travaux sur cette dernière.

R : Il est expliqué que les pluies reçues dans les derniers mois ont rehaussé le niveau de la nappe phréatique forçant un ajustement des méthodes de travail. Des aménagements ont été faits comme l'ajout de remblais propres et d'un mélange de béton afin de créer une couche très ferme en surface séparant les sols sous-jacents et gardant les sols sus-jacents secs. Il est expliqué que le sol a été densifié pour éviter l'affaissement des sols lors des travaux. Lors des excavations, un puits (point bas) a aussi été aménagé pour pomper l'eau au besoin. CIAM travaille à améliorer la qualité des sols conformément à ses autorisations du MELCCFP avant l'érection des cinq réservoirs.

Q : [CIAM a expliqué que, sur le Site 1, l'eau de ruissellement est dirigée vers un bassin de rétention qui était déjà utilisé sur ce site et que CIAM fait un suivi de la qualité de l'eau du bassin.] Un participant s'interroge sur les alternatives existantes concernant le rejet des eaux dans le fleuve. Au lieu de prendre de l'eau de l'aqueduc, il propose de poser un geste pour la communauté comme utiliser l'eau pour laver les rues par exemple.

R : Le volume important d'eau rejetée pose en effet certains défis sur le plan logistique. Toutefois, CIAM pourrait envisager d'autres usages comme le nettoyage des rues ou l'arrosage des aménagements paysagers de la ville.

Q : Un membre du comité se questionne sur le contenu des conduites et sur les détails entourant le transport des marchandises.

R : Du carburant aéroportuaire et de l'eau pour la sécurité incendie seront transportés à travers les conduites liant le site 1 au site 2. Des dispositifs de protection incendie ont été installés pour

assurer la conformité des installations lors du transport du carburant aéroportuaire.

Surveillance environnementale

Depuis le début des travaux, une surveillance environnementale est effectuée par WSP pour assurer le respect des mesures d'atténuation et autres engagements inclus dans les autorisations ministérielles. Cela comporte notamment :

- L'échantillonnage et la gestion des sols excavés avec l'utilisation du système de Traces Québec
- La gestion des matières résiduelles
- La validation des parcours des camions
- L'échantillonnage et la gestion des eaux
- Le contrôle des émissions de poussières
- Le contrôle du bruit (p. ex., des vérifications chez les voisins sont réalisées mensuellement)

Des correctifs sont recommandés et implantés si les mesures prévues n'apportent pas les résultats escomptés.

Questions concernant la surveillance environnementale

Q : Un membre du comité de liaison se questionne sur la disposition des sols contaminés à long terme et se demande s'ils resteront sur le même site. Une question est posée sur l'objectif de la décontamination du site considérant que c'est un secteur industriel.

R : CIAM met en œuvre un plan de réhabilitation des sols qui a été approuvé par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Les sols sont échantillonnés et analysés pour déterminer leur qualité. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs classe les sols sous trois différents niveaux de contamination, soit A, B et C. Le niveau C représente la limite fixée pour un secteur industriel.

Installation d'estacades

Pendant les travaux géotechniques, CIAM a installé une estacade le long du quai afin de pouvoir faire des observations plus facilement et agir rapidement en cas de migration d'hydrocarbures dans le fleuve. L'estacade est une barrière flottante qui vise à contenir un éventuel déversement jusqu'à ce que des actions soient prises. Dans le cas de CIAM, il y a un contrat avec [Urgence Marine Environnement](#), une compagnie offrant des services de nettoyage et de gestion des déchets sur les plans d'eau, qui viendrait récupérer les produits, s'il y en avait. L'équipe de surveillance de WSP fait des observations quotidiennes du fleuve le long du quai pour détecter rapidement tout changement.

Suivi des plaintes reçues

Depuis la dernière séance du comité de liaison, une plainte en lien avec la propreté de la rue Notre-Dame a été reçue. Conformément au processus de gestion des plaintes, un suivi étroit de la plainte a été fait. Des camions-balais nettoyaient déjà les rues deux fois par jour à ce moment, mais les équipes sur le site ont été avisées, la fréquence du nettoyage a été augmentée et une surveillance accrue a été effectuée.

Suivi des questions reçues et des engagements pris

Suivi concernant le plan de circulation et la cohabitation avec les vélos

La piste cyclable a été peinte et un miroir convexe a été installé à la sortie du chantier. Des chicane ont été installées afin de diminuer la vitesse des cyclistes à l'approche de l'intersection. Un panneau ARRÊT lumineux à la sortie du chantier a également été ajouté. Depuis un an, un changement dans les habitudes des cyclistes a été remarqué, ces derniers font généralement leur arrêt et le risque d'accident a considérablement diminué. Des discussions ont également eu lieu avec Vélo Québec afin de s'assurer du caractère adéquat des mesures mises en place.

Q : Un participant se questionne sur la pertinence de la présence des chicanes durant l'hiver et la possibilité de déneiger la piste cyclable à ce moment de l'année dans l'optique où les chicanes demeurent en place.

R : CIAM avance que les chicanes resteront en place, car elles sont assez espacées pour que la piste cyclable soit déneigée l'hiver. Des discussions avec des représentants de la Ville de Montréal-Est ont également eu lieu afin de s'en assurer.

Q : Un membre du comité se questionne à savoir si des accidents impliquant des cyclistes ont eu lieu avant la mise en place des chicanes.

R : CIAM confirme qu'aucun accident n'a eu lieu. Il importe de rappeler que cette mesure de sécurité et de prévention a été proposée par un membre lors de la première séance du comité de liaison.

Questions concernant l'achalandage de wagons attendu

Q : Un membre du comité de liaison se questionne concernant le nombre de wagons de plus par jour que le projet de CIAM représente.

R : CIAM affirme s'attendre à 20 à 26 wagons de plus par jour voyageant ensemble et qui effectueront le trajet deux fois par jour.

Q : Considérant l'ajout d'une vingtaine de wagons deux fois par jour sur le réseau, un membre se demande s'il est possible de documenter l'impact de ces ajouts sur les délais d'attente pour les automobilistes aux passages à niveau.

R : Il est difficile de prévoir l'impact de l'ajout des wagons sur le réseau, car il est possible que des trains soient retirés, ajoutés ou que des installations industrielles évoluent dans les prochaines années. Ainsi, le nombre exact de wagons se déplaçant sur le réseau du CN ne peut pas être identifié avec précision, ni ce que cela peut représenter comme impacts sur les délais d'attente.

pour les automobilistes aux passages à niveau.

Q : Une personne se questionne à savoir s'il y aura des wagons stationnaires sur le site qui ne seront pas en transit et qui comportent de la matière à l'intérieur.

R : CIAM avance qu'en général aucun wagon stationnaire ne sera observé sur son site. C'est une possibilité seulement en cas de situation exceptionnelle.

Q : Un membre se demande s'il est possible d'avoir accès à un tracé des routes empruntées par les wagons.

R : CIAM avance qu'il n'existe pas de tracé prédéterminé, car à l'heure actuelle, le CN ne détient pas encore l'information.

Q : Un membre se dit préoccupé par l'impact sur la circulation des différents projets dans l'est de Montréal, dont [Ray-Mont Logistics](#) qui amènerait cent wagons supplémentaires transitant sur le même trajet que CIAM, et ce, deux fois par jour.

R : CIAM communiquera avec le CN le fait que plusieurs projets ont cours dans l'Est et qu'un arrimage est important.

Autres suivis

CIAM a fait installer une 2^e affiche à proximité du site 2 expliquant le projet et incluant le numéro de téléphone pour faire une plainte suite à une demande du comité de liaison.

Concernant le projet structurant de l'Est, CIAM affirme suivre l'évolution du projet attentivement et s'assurer de faire les suivis nécessaires lorsque le projet sera lancé.

Lors de la dernière séance du comité de liaison, un membre s'est dit préoccupé par l'enjeu des passages à niveau du CN. Depuis, CIAM a discuté avec le CN afin que l'horaire du CN soit adapté à l'ajout des wagons du projet de CIAM. Toutefois, le calendrier ne peut pas encore être confirmé. Il est précisé que tous les wagons du projet de CIAM arriveront et partiront ensemble, de sorte qu'il n'y aura que deux voyages par jour. Ils seront ajoutés aux trains existants dans la mesure du possible.

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

Q : Il est proposé à CIAM de prendre contact avec la représentante de la direction régionale de la sécurité civile de Montréal et Laval afin de discuter du plan de mesures d'urgence.

R : Le plan de mesures d'urgence est en cours de rédaction. CIAM s'assurera de coordonner ses activités avec les parties prenantes liées à la sécurité civile.

Q : Une personne se demande sur quelles plateformes se renseigner sur l'avancement des travaux.

R : CIAM avance travailler sur une mise à jour de son site web. Les prochains mois seront davantage actifs sur le plan des communications externes avec une présence plus importante à partir de 2025. Des activités de communication seront planifiées notamment avec le Port de Montréal et son comité de bon voisinage, ainsi qu'avec l'Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM).

Q : Un participant du comité réitère l'importance d'engager des entreprises locales et félicite CIAM concernant son choix d'engager un entrepreneur de Montréal-Est pour travailler sur les fondations des bâtiments et commencer à développer le réseau de tuyauterie. Il se demande si des efforts sont faits auprès de la population et des élus pour communiquer ces initiatives.

R : CIAM reconnaît que l'importance accordée à l'achat local et au fait d'avoir recours à des fournisseurs locaux pourrait être davantage communiquée.

Q : Un membre se questionne à savoir si le projet est connu par la population et sur les stratégies de communication utilisées.

R : CIAM considère que la population était bien au fait du projet au moment du développement de l'étude d'impact sur l'environnement, ainsi que lors des audiences du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). Plusieurs rencontres avaient eu lieu, des portes ouvertes avaient été organisées et les médias suivaient le développement. Avant le début de la construction, des dépliants ont été distribués dans certains secteurs de Montréal-Est pour informer la population du début du chantier.

Q : Un membre souhaiterait consulter une carte faisant état des propriétaires des différents projets dans le secteur industriel.

R : CIAM n'est pas en mesure d'avoir accès à cette information, car cela pose des enjeux de confidentialité.