

# Synthèse

## Comité de liaison du 30 avril 2025



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

La quatrième 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 bureau du chantier le 30 avril 2025.

### 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 de la gestion du territoire et environnement, Ville de Montréal-Est</i>	
<i>Direction des affaires juridiques et du greffe, Ville de Montréal-Est</i>	
<i>Collectif en environnement Mercier-Est</i>	
<i>Corporation de développement communautaire de la Pointe</i>	
<i>Citoyen impliqué au sein des industries de l'Est</i>	
<i>Citoyen de Pointe-aux-Trembles</i>	
<i>Relations avec les communautés, Port de Montréal</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 d'avril 2025 était la quatrième rencontre du comité de liaison.

## 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 ont un approvisionnement plus efficace et sécuritaire en devenant propriétaires des installations.

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 déroule entre l'automne 2023 et la fin de l'année 2026. Cela représente une période de construction d'environ 3 ans et demi. Une visite virtuelle du chantier en temps réel a été proposée aux membres du comité de liaison afin de leur donner un aperçu de l'état d'avancement des travaux. De plus, une maquette en trois dimensions du site a été montrée aux membres du comité afin de mieux vulgariser l'ensemble du travail qui a été fait sous terre visant à stabiliser les sols. Enfin, une vidéo de la modélisation des travaux permet d'illustrer visuellement les travaux à venir en 2025 et 2026.

### Travaux en cours :

- Excavation pour localiser les infrastructures souterraines existantes du Site 1
- Amélioration géotechnique des sols du site 1 : colonnes ballastées, murs sécants et colonnes d'acier battues.
- Érection du premier réservoir
- Infrastructures souterraines (eau, télécommunications, etc.) sur les deux sites
- Fondations des aires de chargement du Site 2
- Construction du bâtiment d'opération du Site 2

## Travaux à prévoir dans la prochaine année :

### Site 1 – Terminal maritime

- Poursuite de l'érection des réservoirs
- Installations des équipements, de la structure d'acier et 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

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

### Questions concernant les travaux

**Q :** Est-ce que l'argile présente sur le site peut être utilisée?

**R :** Oui, il est expliqué que pour 70 % de la superficie des sites, les sols existants sont mélangés avec du béton maigre. Il est précisé qu'il n'y a pas beaucoup d'argile au Site 1, mais davantage au sein du Site 2.

**Q :** Est-ce que l'équipe de CIAM a évalué la fréquence des séismes?

**R :** Oui, le niveau de risque sismique et la nature des sols sur les sites du projet ont été étudiés dans le cadre de l'étude géotechnique préalable et des travaux d'amélioration de sol ont été conçus afin de renforcer la capacité portante du sol pour soutenir les infrastructures projetées et de mitiger le potentiel de liquéfaction des sols en cas de séisme, en conformité avec les exigences du Code national du bâtiment.

Le site sur le bord du fleuve Saint-Laurent est composé de dépôts non consolidés, comme des argiles, des silts ou des sables lâches. En comparaison avec des sols plus rigides, comme le roc, ces sols amplifient les secousses sismiques, si elles devaient se produire. Le risque de liquéfaction du sol, soit la perte temporaire de résistance lors d'un séisme, est plus élevé dans ces conditions. Les travaux d'amélioration de sols qui sont effectués sur le Site 1 afin de faire face à ce risque incluent la construction de colonnes ballastées, la mise en place d'un mur souterrain (mur à pieux sécants) et l'installation de pieux d'acier.

**Q :** Quelles sont la composition et la profondeur des colonnes de pierres et quel est le nombre de colonnes de pierres réalisées par jour ?

**R :** Une colonne de pierres, aussi appelée colonne ballastée, est constituée de pierres de 10 à 20 millimètres. Les pierres sont compactées à répétition au sein de la colonne. Ce processus aboutit

en de nombreux beignes dans le sol s'empilant les uns au-dessus des autres pour une profondeur totale pouvant atteindre 14 mètres.

De plus, CIAM construit aussi un mur à pieux sécants, également composé de colonnes. Celles-ci ont un diamètre d'environ un mètre et se chevauchent pour créer un mur souterrain. En moyenne, quatorze colonnes sont réalisées par jour. Un coulis de ciment est mélangé aux sols de ces colonnes et chaque coulée représente environ 18 mètres cubes de béton, ce qui équivaut à l'utilisation de deux à trois bétonnières par colonne. Il reste 1 000 colonnes sur un total de 3 000 colonnes à compléter.

Ces améliorations de sol ont pour objectif de stabiliser le sol afin de soutenir le poids des réservoirs, notamment en cas de séisme. Le système vise à prévenir tout affaissement ou glissement du sol vers le fleuve, en assurant une meilleure compaction et stabilité du terrain.

**Q :** Est-ce que les délais de construction prévus initialement sont respectés? Est-ce que les conditions météorologiques de cet hiver ont eu des impacts sur les travaux?

**R :** Oui, les délais des travaux sont respectés et le chantier est optimisé de manière à permettre la réalisation de plusieurs aspects du projet en parallèle. Les conditions météorologiques printanières difficiles ont nécessité la gestion d'importantes quantités d'eau sur le chantier, mais CIAM a adapté la séquence des travaux sur le chantier et a utilisé plusieurs réservoirs étanches pour gérer temporairement l'eau excédentaire afin de permettre le fonctionnement du chantier.

**Q :** Quelles sont les plages horaires de travail au chantier?

**R :** Les travaux se déroulent de jour sur des quarts d'une durée de 8 à 10 heures. Aucun travail n'a été effectué en soirée, ni de nuit jusqu'à présent.

**Q :** Quelle est la quantité de camions qui circuleront tous les jours?

**R :** Pendant l'exploitation du terminal, aucun camion n'est prévu pour le transport quotidien — leur usage est réservé exclusivement aux situations d'urgence.

### **Surveillance environnementale**

CIAM met en œuvre plusieurs mesures pour s'assurer du respect de ses engagements sur le chantier. Une présence régulière de l'équipe de surveillance environnementale est assurée pendant l'avancement des travaux afin de surveiller les différents aspects, notamment la qualité de l'eau, le contrôle du bruit et les mesures environnementales.

Un programme de surveillance du bruit est en place depuis le début des travaux et le sera pendant toute la phase de construction. Chaque mois, des mesures sont prises à proximité des résidences les plus proches du chantier. Un enregistreur est installé pendant 24 heures sur les terrains de certaines résidences avoisinantes pour enregistrer le niveau sonore. Les données permettent ainsi de vérifier que les niveaux sonores émis par le chantier de construction sont acceptables et conformes aux normes applicables.

Il est à noter que les limites de bruit autorisées pour un chantier diffèrent de celles applicables à

l'exploitation d'un site industriel. Jusqu'à présent, les travaux ont lieu uniquement de jour et le niveau sonore mesuré est conforme aux normes applicables.

**Q :** Un participant se questionne à savoir si des déversements ont eu lieu.

**R :** Des occurrences mineures ont été recensées, impliquant des fuites liées à la machinerie sur le site. Dans tous les cas, le plan de mesures d'urgence du projet est mis en œuvre en cas de déversement accidentel ou de fuite. Des interventions sont mises en place pour maîtriser la fuite et la contrôler, le cas échéant. Ensuite, le produit qui s'est écoulé ainsi que les sols ou matières contaminés sont récupérés immédiatement et entièrement. Ils sont éliminés hors site auprès d'un site d'élimination autorisé et la machinerie concernée est nettoyée.

### **Question varia**

**Q :** D'où provient le carburant aéroportuaire et quel est le mode de transport utilisé (par bateau, par train ou par camion)?

**R :** L'équipe de CIAM explique que le carburant aéroportuaire est un produit fini raffiné en provenance du marché mondial. Le terminal maritime présentement en construction permettra de recevoir des carburants *Jet A* et *Jet A-1* par navire-citerne, afin d'être transbordés dans les gros réservoirs du Site 1. 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 terminal de CIAM, le carburant sera expédié prioritairement par train, par pipeline, par barge et aussi, dans certains cas, par camion-citerne, vers les différents aéroports.

**Q :** Quelle est l'utilité des trois gros réservoirs comparativement aux deux plus petits réservoirs?

**R :** Il est expliqué que le navire a une capacité d'environ 55 millions de litres de carburant aéroportuaire. Les trois grands réservoirs ont une capacité de 30 millions de litres chacun. Ainsi, la cargaison d'un navire est d'abord transférée dans deux des trois grands réservoirs. Par la suite, le carburant est filtré et il est progressivement déplacé dans les deux plus petits réservoirs, avant d'être expédié aux aéroports.

**Q :** Où est connecté le système d'eau et de sécurité incendie et est-ce qu'il puise directement dans le fleuve? Quelle est l'approche préconisée en matière de sécurité incendie?

**R :** Le système d'eau et de sécurité incendie est connecté à l'aqueduc. Les pompiers visitent le site une fois par deux mois pour valider la conformité du chantier avec le plan des mesures d'urgence du chantier et s'assurer d'avoir une compréhension actualisée du chantier.

**Q :** Un participant propose d'agrandir la taille de l'adresse à l'entrée du chantier.

**R :** La ville de Montréal-Est impose certaines contraintes en matière d'affichage. L'adresse dans sa forme actuelle sur le panneau à l'entrée du chantier est déjà à la taille maximale autorisée par la ville.

## Suivi des plaintes reçues

Les plaintes reçues font l'objet d'une rétroaction rapide : une analyse est effectuée dans un délai de 24 heures, et des actions correctives peuvent être mises en place dans un maximum de 72 heures pour une situation simple. CIAM collabore étroitement avec le Port de Montréal et la Ville de Montréal-Est dans le traitement de ces dossiers.

Une seule plainte a été reçue depuis mai 2024 et elle concernait la propreté de la rue Notre-Dame. Des efforts sont déployés pour augmenter la fréquence des interventions de nettoyage, notamment durant la période printanière marquée par la pluie et la boue, alors que la sortie des camions est plus importante. Des consignes claires sont données à l'ensemble de l'équipe de construction pour limiter les impacts sur la propreté des rues et tous les travailleurs sont invités à avertir le maître d'œuvre s'ils jugent que les rues à la sortie du chantier ne sont pas aussi propres qu'elles devraient l'être.

La Ville de Montréal-Est rapporte aussi qu'une plainte a été soulevée par un cycliste, signalant que les chicanes installées cette année semblaient plus rapprochées que l'an dernier, rendant le passage difficile pour ceux qui circulent avec une remorque d'enfant. De plus, les feux de circulation auraient été perçus comme mal synchronisés. Puisque la plainte portait sur un aménagement situé sur le domaine public, la Ville de Montréal-Est a analysé elle-même la plainte et aucun problème n'a été relevé. La plainte a alors été fermée par la Ville sans en informer CIAM. Si jamais une situation similaire se produit à nouveau, la Ville de Montréal-Est a indiqué qu'elle tiendrait CIAM informée de la plainte et des résultats de l'analyse qu'elle effectue.

## Suivi des engagements pris

### **Rencontre avec la Direction régionale de la sécurité civile de Montréal et Laval au ministère de la Sécurité publique**

CIAM a rencontré la conseillère en sécurité civile de la direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides qui est également membre du comité de liaison. Un calendrier de travail a été mis sur pied afin de prévoir des communications sur le développement et l'avancement du plan de mesures d'urgence pour l'exploitation du site, une fois que la construction sera terminée. Son implication directe augmentera au cours des mois à venir.

Il est à noter qu'un plan de mesures d'urgence pour les travaux de construction actuels a été mis en œuvre avant le début des travaux et qu'il s'applique toujours au chantier.

### **Association industrielle de l'Est de Montréal (AIEM)**

CIAM est en communication régulièrement avec le directeur général de l'AIEM, Dimitri Tsingakis, en prévision de son adhésion à l'AIEM. Lorsque le site sera en exploitation, CIAM pourra devenir membre de l'AIEM.

## Mise à jour du site Web de CIAM

Le site Web de CIAM « <https://carburantaeroportuairemontreal.com> » a été mis à jour en y incluant des photos récentes du chantier et un état des lieux concernant l'avancement des travaux. De plus, les synthèses du comité de liaison sont désormais disponibles en ligne, de même que le processus de gestion de plaintes.

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

**Q** : Un participant demande à CIAM de chiffrer plus précisément les limites liées à l'environnement sonore.

**R** : Lors de la prochaine rencontre du comité de liaison, CIAM présentera les niveaux de bruit mesurés à proximité du chantier en comparaison avec les normes applicables.

La prochaine rencontre du comité de liaison aura lieu à l'automne 2025. Une mise à jour de l'avancement du chantier sera faite, de même qu'un suivi de la surveillance environnementale et des plaintes reçues, le cas échéant. Des points supplémentaires à l'ordre du jour peuvent être proposés par les membres du comité de liaison au cours des prochains mois.