

Synthèse - Comité de liaison du 21 octobre 2025



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

La cinquième 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 en visioconférence le 21 octobre 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>ZIP Jacques-Cartier</i> | |
| <i>Corporation de développement communautaire de la Pointe</i> | |
| <i>Direction régionale de la sécurité civile de Montréal et Laval, ministère de la Sécurité publique</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.

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

Les travaux ont commencé à l'automne 2023 et devraient être terminés au cours de l'année 2026. Cela représente une période de construction d'environ 3 ans et demi. Des photos du chantier, en date du 17 octobre 2025, ont été montrées aux membres du comité de liaison afin de leur donner un aperçu de l'état d'avancement des travaux.

Travaux en cours (2025) :

Site 1 – Terminal maritime

- Amélioration géotechnique des sols du site 1 : colonnes ballastées et mur souterrain (pieux tubulaires interconnectés)
- Érection des réservoirs
- 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
- Érection du bâtiment d'opération
- Installations des équipements

- Travaux d'électricité et d'instrumentation

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

- Infrastructures souterraines
- Fondations des aires de chargement
- Mécanique et électricité dans le bâtiment d'opération
- Raccordement aux infrastructures de Montréal-Est
- Installation de la tuyauterie
- Installation de la structure d'acier
- Travaux d'électricité et d'instrumentation

Travaux à prévoir au cours de la prochaine année (2026) :

Site 1 – Terminal maritime

- Poursuite de l'érection des réservoirs
- Poursuite de l'amélioration géotechnique des sols du site 1
- Peinture des réservoirs
- Installation de la tuyauterie
- Travaux d'électricité et d'instrumentation
- Mise en place de la digue principale et des digues secondaires incluant la membrane d'étanchéité
- Vérifications pré-opérationnelles (VPO)

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

- Installation des voies ferrées
- Installation de la tuyauterie
- Travaux d'électricité et d'instrumentation
- Vérifications pré-opérationnelles (VPO)

Questions concernant les travaux

Q : Pourquoi est-il important de renforcer les sols ?

R : Deux raisons principales justifient l'importance de renforcer les sols. La première est de soutenir les charges des trois grands réservoirs et des deux plus petits. La deuxième est de protéger les structures qui seront construites sur le site en cas de liquéfaction des sols provoquée par un événement sismique en minimisant l'effet de l'étalement latéral, c'est-à-dire en évitant leur déplacement vers le fleuve Saint-Laurent.

Q : Quel est le pourcentage de complétude du mur sécant ?

R : La portion du mur souterrain composée de pieux sécants est complétée à 100 %. Il reste environ 33 % du mur souterrain à construire (portion faite de pieux tubulaires interconnectés).

Pour le renforcement sous les réservoirs, il reste environ 200 colonnes ballastées, soit des colonnes de pierre, à installer sur 3 000.

Q : Pourquoi avoir choisi la méthode des murs de pieux tubulaires interconnectés ?

R : Cette méthode permet de limiter l'excavation des sols et facilite la gestion de l'eau et des sols sur le chantier rendant la réalisation plus efficace et adaptée aux contraintes du terrain.

Q : L'eau utilisée pour les essais hydrostatiques provient-elle du fleuve ou de l'aqueduc ?

R : L'eau provient de l'aqueduc. Utiliser l'eau du fleuve entraînerait des dépôts de sédiments, compliquant le nettoyage et la préparation des surfaces des réservoirs pour la peinture.

Q : (En suivi à la question concernant les essais hydrostatiques) Peut-on réutiliser l'eau du premier réservoir pour les suivants afin de limiter l'impact environnemental considérant qu'il est question de 30 millions de litres d'eau potable traitée?

R : Normalement, l'eau utilisée lors des essais hydrostatiques peut être réutilisée d'un réservoir à l'autre à condition que ces essais soient réalisés consécutivement. L'essai hydrostatique du premier réservoir est prévu dès cet automne afin de vérifier le comportement du réservoir sous charge. Cependant, pour les quatre autres réservoirs, il devrait être possible de planifier les essais hydrostatiques à la suite les uns des autres, ce qui permettrait de réutiliser l'eau à chaque étape.

Q : Pourquoi ne pas retarder le test du premier réservoir pour le faire en séquence avec les autres ?

R : Il est nécessaire de valider le comportement du réservoir sous charge dès cette année afin de vérifier l'efficacité du renforcement des sols avant d'avancer sur les autres réservoirs. C'est une mesure de sécurité.

Q : Quand l'aménagement du talus végétalisé le long de la rue Notre-Dame est-il prévu ?

R : L'aménagement est prévu d'ici un an, soit à l'automne 2026.

Q : Quelles sont les prochaines étapes majeures du chantier ?

R : Les prochaines étapes à prévoir sont l'accélération des travaux de tuyauterie, l'installation des équipements et de l'électricité. Le bâtiment d'opération est en construction ; la toiture est en cours d'installation. Des vérifications pré-opérationnelles sont prévues à partir de juillet 2026 et une mise en service au début 2027.

Surveillance environnementale et gestion du bruit

CIAM met en œuvre plusieurs mesures pour assurer le respect de ses engagements sur le chantier, notamment par la présence régulière de l'équipe de surveillance environnementale qui veille à la qualité de l'eau, au contrôle du bruit et à l'ensemble des aspects environnementaux.

Programme de surveillance du bruit

Depuis mai 2024, un programme de surveillance du bruit est en place et se poursuivra pendant toute la phase de construction. Chaque mois, des mesures sont réalisées à proximité des résidences les plus proches des sites : un enregistreur est installé pendant 24 heures sur les terrains afin de vérifier que les niveaux sonores émis par le chantier restent conformes aux normes applicables. Les limites de bruit autorisées pour un chantier diffèrent de celles en vigueur pour l'exploitation d'un site industriel ; jusqu'à présent, les travaux ont lieu uniquement de jour et les niveaux mesurés sont conformes aux exigences.

Les mesures sont réalisées à l'aide d'équipements spécialisés, avec des stations installées sur l'avenue Richard (site 1) et l'avenue David (site 2).

Les lignes directrices du ministère de l'Environnement pour un chantier de construction imposent de ne pas dépasser 55 dBA ou le niveau initial mesuré avant les travaux, qui était de 56 dBA en mai 2023. Les relevés mensuels montrent que les niveaux de bruit restent généralement autour de 56 dBA, avec quelques variations ponctuelles dues à des activités extérieures (tonte de gazon, jeux d'enfants, etc.), mais sans dépassement des seuils applicables.

La Ville de Montréal-Est possède également son propre règlement qui exige des mesures de bruit à 35 mètres du chantier. Les niveaux enregistrés au cours des trois derniers mois varient entre 49 et 66 dBA, bien en dessous de la limite municipale fixée à 80 dBA. Les points de mesure sont ajustés en fonction des activités pour assurer une surveillance représentative. À ce jour, l'ensemble des mesures confirme la conformité du chantier aux exigences provinciales et municipales en matière de bruit.

Aucune question au sujet du bruit n'a été posée lors du comité de liaison.

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.

Depuis le début de la phase de construction, trois plaintes liées à la propreté de la rue ont été reçues et traitées, principalement au printemps. Toutefois, aucune nouvelle plainte n'a été enregistrée depuis le dernier comité de liaison qui a lieu le 30 avril 2025.

Q : Existe-t-il un protocole de collaboration avec le Port de Montréal pour la gestion des plaintes ?

R : Oui, le protocole existe et est en place, mais n'a pas encore été activé (du Port de Montréal vers CIAM), considérant qu'aucune plainte n'a été acheminée au Port de Montréal. La collaboration s'est toutefois effectuée dans l'autre sens, c'est-à-dire que CIAM a partagé avec le Port de Montréal les informations au sujet des plaintes qu'elle a reçues et sur les actions mises en œuvre.

Suivi des engagements pris

Retour sur les seuils de bruit

Lors de la dernière séance du comité de liaison, un membre avait demandé à CIAM de chiffrer plus précisément les limites liées à l'environnement sonore. CIAM a donc présenté les niveaux de bruit mesurés à proximité du chantier en comparaison avec les normes applicables au provincial et à la réglementation municipale.

Varia

Plan de mesures d'urgence

Q : Pourriez-vous faire une mise à jour quant à l'état d'avancement du plan de mesures d'urgence ?

R : CIAM travaille à la préparation du plan de mesure d'urgence. Le département de sécurité incendie et la sécurité civile de l'agglomération de Montréal seront informés.

Q : Le plan intègre-t-il les principes directeurs du gouvernement du Québec et tous les principes de sécurité publique ?

R : Oui, le plan s'appuie sur le Cadre de coordination de site de sinistre au Québec et intègre les meilleures pratiques des industries lourdes de l'est de Montréal. Nous avons également sollicité l'appui de consultants spécialisés dans la réglementation provinciale et municipale et la mise en place de plan de mesures d'urgence.

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

Registre central des plaintes

- Compiler et intégrer dans le registre central les plaintes liées au chantier de CIAM reçues et traitées par la Ville de Montréal-Est. Inclure également les plaintes jugées non recevables par la Ville, afin d'avoir un portrait global et éviter la redondance.

Plan de mesures d'urgence

- Finaliser une première version interne du plan de mesures d'urgence pour discussion avec le département de sécurité incendie et la sécurité civile de l'agglomération de Montréal.
- Vérifier et intégrer le cadre de coordination de sinistre du gouvernement du Québec comme référence dans le plan de mesures d'urgence.

La prochaine rencontre du comité de liaison aura lieu au printemps 2026 et se tiendra probablement sur le chantier de CIAM. 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. Les membres ont indiqué apprécier l'alternance entre les rencontres en personne et en ligne, ce qui offre plus de flexibilité.

Des points supplémentaires à l'ordre du jour peuvent être proposés par les membres du comité de liaison au cours des prochains mois et envoyés à l'adresse courriel suivante : cmaertens@tactconseil.ca.