



Synthèse

Comité de liaison du 26 mai 2026

La sixième rencontre du comité de liaison du projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) s'est tenue le 26 mai 2026 sur le chantier.

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 notes.

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>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	<i>Directrice principale et associée, TACT</i>
Catherine Maertens	<i>Conseillère principale, 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 volontaire et permet d'assurer un suivi de l'ensemble du projet, de la phase de construction jusqu'à sa mise en service et son exploitation.

Deux rencontres sont prévues annuellement en phase de construction. Une fois en exploitation, la fréquence pourra être ajustée. CIAM et son équipe demeurent disponibles entre les rencontres pour répondre aux questions ou tenir des échanges additionnels au besoin.

Résumé du projet

Le projet vise à assurer un approvisionnement fiable et sécuritaire en carburant d'aviation pour les aéroports de Montréal, Ottawa et Toronto.

Il prévoit la construction d'infrastructures de réception maritime, de stockage et de distribution, incluant de cinq à huit réservoirs. La mise en service du terminal est toujours prévue au début de l'année 2027.

Avancement des travaux

Les membres du comité ont été informés de l'avancement du chantier à partir de photos et d'une présentation détaillée des travaux.

Site 1 – Terminal maritime

L'essai hydrostatique réalisé a permis de valider le comportement d'un des gros réservoirs dans des conditions plus exigeantes que celles prévues en exploitation en raison de la différence de densité entre l'eau et le carburant. Ce test a démontré l'efficacité des travaux d'amélioration géotechnique.

Les travaux de construction avancent quant aux réservoirs, à la tuyauterie et aux systèmes électriques. La construction des conduites de grand diamètre est complétée et les travaux se poursuivent sur les raccordements avec les conduites de plus petit diamètre. Environ 40 kilomètres de câbles sont prévus, dont 15 % sont déjà installés. Le bâtiment de protection incendie et le bâtiment des opérations sont à un stade avancé de leur construction.

La construction de la digue progresse également. Elle comprendra des murets en béton et en terre ainsi qu'une membrane étanche qui couvrira l'ensemble des surfaces. Un mur central permettra d'isoler chaque réservoir afin de contenir un éventuel déversement dans une zone spécifique. Les systèmes de drainage permettront de contrôler et de traiter l'eau avant son rejet.

Site 2 – Chargement des wagons-citernes

Les infrastructures principales sont complétées. Les structures, les dalles et les systèmes souterrains sont en place, de même que les conduites reliant les deux sites, incluant le passage

sous la rue Notre-Dame. Les systèmes de chargement sont installés, incluant les plateformes et les bras de chargement. Les travaux se poursuivent afin de finaliser les raccordements et les systèmes auxiliaires, en vue de la mise en service. La mise en place des voies ferrées est prévue à la fin de l'été 2026.

Questions concernant les travaux

Q : L'essai hydrostatique représente-t-il les conditions d'exploitation?

R : Le test est réalisé avec une charge supérieure à celle prévue en opération afin de se donner une marge de sécurité. Les résultats ont démontré un tassement très faible, inférieur aux prévisions.

Q : Est-ce qu'un effet cumulatif est possible si plusieurs réservoirs sont utilisés en même temps?

R : Non. Les fondations sont indépendantes les unes des autres, ce qui élimine les effets cumulés.

Q : Quelles mesures ont été prises pour corriger les faiblesses du sol?

R : Des travaux d'amélioration géotechnique ont été réalisés, incluant l'installation de 6 600 colonnes de pierre sous les réservoirs afin de stabiliser le terrain.

Q : Que se passe-t-il en cas de fuite majeure dépassant la capacité? À quoi servent les murets et la digue?

R : Une fuite majeure dépassant la capacité de rétention est considérée comme hautement improbable, compte tenu des nombreuses mesures de prévention et de contrôle en place. Le dimensionnement des infrastructures tient compte de scénarios extrêmes : la digue peut contenir jusqu'à environ 46 millions de litres, ce qui inclut la capacité du plus grand réservoir (30 millions de litres), ainsi qu'une marge équivalente à 10 % des autres réservoirs, à laquelle s'ajoute une marge de sécurité supplémentaire.

Dans l'éventualité très faible où ces capacités seraient dépassées, des mécanismes complémentaires permettent de gérer la situation : des systèmes de drainage captent et dirigent les liquides et des dispositifs de fermeture peuvent interrompre rapidement tout écoulement vers l'environnement, notamment en bloquant les conduites menant au fleuve.

Q : Comment l'eau accumulée dans la digue est-elle gérée?

R : L'eau est inspectée, contrôlée et traitée au besoin à l'aide de séparateurs et du système de filtration par adsorption avant d'être rejetée. Le drainage peut être fermé en tout temps en cas d'alerte.

Q : Est-ce qu'il y a un moteur qui tourne dans les réservoirs?

R : La présence d'un moteur ou d'un système d'agitation dans les réservoirs dépend du type de

produit entreposé. Dans le cas du carburant Jet A, un tel dispositif n'est pas nécessaire pour assurer la qualité du produit. L'enjeu principal concerne plutôt la potentielle présence d'eau, qui constitue le principal contaminant du carburant.

Comme l'eau et les hydrocarbures se mélangent difficilement, des procédures rigoureuses sont en place : un drainage quotidien permet d'évacuer l'eau accumulée, qui a naturellement tendance à se déposer au fond des réservoirs. De plus, le carburant est soumis à des exigences de qualité strictes et passe à travers différents systèmes de filtration afin d'éliminer toute trace d'eau ou d'impuretés avant distribution. Les réservoirs ont été conçus de manière préventive : les ouvertures (trous d'homme) permettent l'ajout éventuel de systèmes d'agitation dans le futur, si les besoins opérationnels venaient à évoluer, bien que cela ne soit pas requis dans les conditions actuelles.

Q : Pourquoi appliquer un revêtement intérieur dans les réservoirs?

R : Le revêtement des réservoirs sert à limiter la corrosion causée notamment par la présence d'eau et de bactéries.

Q : Le pipeline entre les deux sites est-il complété?

R : Oui, incluant le passage sous la rue Notre-Dame. Nous l'appelons la conduite de transfert.

Q : Quelle est la grandeur des deux conduites de transfert?

R : Une conduite d'eau pour la protection incendie et une gaine pour le passage des câbles de communication entre les deux sites ont aussi été installées.

Q : Est-ce que l'éclairage du site est conçu pour ne pas aller vers l'extérieur?

R : Oui. L'éclairage du site est conçu et modélisé de manière à être dirigé vers l'intérieur du site. Il s'agit d'une exigence importante visant à limiter la dispersion de la lumière à l'extérieur et à réduire les nuisances visuelles pour l'environnement avoisinant.

Q : Est-ce que le chargement des wagons sera possible dès 2027?

R : Oui, les infrastructures sont conçues pour être opérationnelles à la mise en service.

Q : Les opérations fonctionnent-elles toute l'année? Est-ce qu'il y a des limitations au niveau du fleuve lorsque l'eau est plus basse?

R : Oui, les installations sont conçues pour fonctionner en toutes saisons. Nous avons des boyaux flexibles en mesure de se raccorder, peu importe le niveau du fleuve.

Q : Comment s'effectue le transfert avec les navires?

R : Le système de pompage est situé sur le navire; le terminal reçoit le carburant via des conduites. Les petits navires peuvent aussi être chargés au besoin.

Q : Les bateaux qui viennent s’approvisionner proviennent d’où?

R : Les navires approvisionnent principalement le terminal. Ils viennent de l’international avec des origines diversifiées.

Échéancier des travaux

Les essais des systèmes seront réalisés à l’automne 2026, incluant des tests complets de fonctionnement. La mise en service est prévue au début de 2027.

Surveillance environnementale

Les activités de surveillance environnementale se poursuivent, incluant le suivi des sols, de l’eau et du bruit, ainsi que la gestion des matières.

Q : Y a-t-il eu des déversements durant les travaux?

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. Les autorités compétentes sont informées. 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.

Plan de mesures d’urgence

Un plan de mesures d’urgence est en cours d’élaboration pour la phase d’exploitation et fait actuellement l’objet d’un processus de révision avec les autorités.

Q : Quel est l’état d’avancement du plan?

R : Une version préliminaire a été déposée avec la demande d’autorisation pour l’exploitation du terminal et sera bonifiée en collaboration avec les autorités compétentes, incluant la Direction régionale de la sécurité civile de Montréal et Laval du ministère de la Sécurité publique et le Service de sécurité incendie de Montréal. Une première version révisée devrait être disponible à la mi-juillet pour le ministère.

Suivi des plaintes reçues

Le processus de gestion des plaintes est maintenu. Aucune nouvelle plainte n’a été enregistrée depuis le dernier comité de liaison à l’automne 2025.

Période d'échanges avec le comité

Les membres du comité ont abordé plusieurs éléments liés à l'intégration du projet et à son exploitation future.

Q : Est-il envisagé de nommer les réservoirs avec une toponymie qui rend hommage à Montréal-Est, actuellement identifiés par des numéros techniques, et d'explorer des approches d'intégration paysagère comme des projections artistiques, de l'éclairage ou d'autres dispositifs visuels dynamiques?

R : Ces réflexions s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du secteur, incluant la réhabilitation de terrains adjacents appartenant à la Ville de Montréal-Est, où l'intégration à un éventuel parc linéaire est également envisagée. Des réflexions sont en cours quant à la mise en valeur des installations et leur intégration visuelle. Nous vous reviendrons à ce sujet.

Q : Une traverse entre les deux sites est-elle prévue?

R : Cette question est à l'étude et dépendra des besoins opérationnels au moment de la mise en service.

Q : Le site sera-t-il pleinement complété lors de la mise en service?

R : Les cinq réservoirs de la première phase seront complétés. D'autres réservoirs pourraient être réalisés ultérieurement.

Q : Quand débutera la démobilisation du chantier?

R : Elle devrait s'amorcer progressivement à l'automne 2026.

Q : Combien de travailleurs sont présents sur le chantier?

R : Environ 150 travailleurs au plus fort des activités de construction. En prévision de la phase d'exploitation, le recrutement d'une vingtaine d'employés permanents est prévu afin d'assurer les opérations en continu (24 h/24, 7j/7), incluant des opérateurs de terminal et du personnel lié aux activités ferroviaires. Environ 8 à 9 personnes seront présentes sur le site en tout temps.

Prochaine rencontre

La prochaine rencontre du comité de liaison se tiendra à l'automne 2026. Elle portera principalement sur la mise en place des opérations, en vue d'une transition prévue à l'automne. Cela inclut la structuration de l'équipe (direction des opérations, PMU et personnel opérationnel), ainsi que la planification des modalités de fonctionnement du site.

Points de suivis :

- Faire un suivi sur la mise en valeur des installations et leur intégration visuelle
- Présentation de l'opérateur du site