

DIRECTION GÉNÉRALE DE L’ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L’ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS INDUSTRIELS, MINIER, ÉNERGÉTIQUES ET NORDIQUES

**Rapport d’analyse environnementale
pour la modification du décret numéro 571-2019 du 12 juin 2019
concernant la délivrance d’une autorisation à la Corporation
Internationale d’Avitaillement de Montréal pour le projet de
construction d’un terminal d’approvisionnement de carburant
aéroportuaire sur le territoire de la ville de Montréal-Est**

Dossier 3211-04-056

Le 25 avril 2022

*Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques :

Chargé de projet : Monsieur Charles-Olivier Laporte

Analyste : Madame Mireille Dion, coordonnatrice / cheffe d'équipe

Supervision administrative : Madame Mélissa Gagnon, directrice

Révision du texte et éditique : Madame Audrey Perron, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Liste des annexes	iv
Introduction	1
Le projet initial.....	1
La demande de modification	1
1. Description et analyse de la demande de modification de décret.....	2
1.1 Ajout d'une option pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1 ...	2
1.2 Modification du tracé de l'oléoduc.....	4
Conclusion.....	6
Références	7
Annexes	9

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE CONSULTÉES	11
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	12
ANNEXE 3	SCHÉMA DE L'APPROCHE DE TRAITEMENT DES EAUX DE RUISSELLEMENT	13
ANNEXE 4	TRACÉ ORIGINAL (ORANGE) ET MODIFIÉ (BLEU) DE L'OLÉODUC.....	13

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de modification du décret numéro 571-2019 du 12 juin 2019 (le décret) concernant la délivrance d'une autorisation à la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal (CIAM) pour le projet de construction d'un terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire sur le territoire de la ville de Montréal-Est (le projet).

LE PROJET INITIAL

La CIAM est une société par actions qui est propriétaire et qui exploite des installations d'entreposage et de distribution de carburants Jet A et Jet A-1 se trouvant à l'aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Plus spécifiquement, la CIAM est un consortium à but non lucratif de compagnies aériennes commerciales qui dessert en carburant toutes les compagnies aériennes domestiques et internationales qui sont en activité aux aéroports Montréal-Trudeau et Mirabel. La CIAM gère les activités d'avitaillement depuis plus de 30 ans.

Le nouveau terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire à Montréal-Est permettra de recevoir des carburants Jet A et Jet A-1 par navire-citerne. Le carburéacteur sera transbordé dans des réservoirs situés à proximité de la voie maritime du Saint-Laurent sur un site exploité par l'Administration portuaire de Montréal. L'approvisionnement des compagnies aériennes se ferait ensuite par pipeline, par barge, par train ou par camion-citerne de ce lieu vers les aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et d'Ottawa.

Les principales composantes du projet sont :

- un terminal maritime d'une superficie d'environ 43 950 m², avec un quai de transbordement existant et un site de huit réservoirs d'entreposage de 18,14 m de hauteur entouré d'une digue de confinement (Site 1);
- des systèmes de pompage pour acheminer le carburant du Site 1 vers le Site 2 ou vers le site de connexion du pipeline existant de Pipelines Trans-nord inc.;
- un système de mousse d'extinction d'incendie pour les réservoirs et des bornes-fontaines (Site 1);
- une installation de chargement de wagons et de camions-citernes d'une superficie d'environ 30 274 m² (Site 2);
- une conduite de raccordement de 406 mm de diamètre et de 650 m de longueur entre les Sites 1 et 2;
- un oléoduc enfoui d'un diamètre de 305 mm et d'environ 7,8 km de longueur pour relier le site 1 au pipeline de PTNI qui dessert déjà l'aéroport Montréal-Trudeau en carburants Jet A et Jet A-1 à partir de Montréal-Est.

LA DEMANDE DE MODIFICATION

Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a reçu une première demande de modification le 23 septembre 2021 laquelle visait à modifier une

partie du tracé de l'oléoduc. Le MELCC a reçu, le 16 décembre 2021, une seconde demande de modification visant à ajouter une option pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) permet d'établir l'acceptabilité environnementale de la demande de modification de décret et d'en déterminer les conditions d'autorisation. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Ce rapport d'analyse environnementale présente les modifications et les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur ainsi que l'avis de l'équipe d'analyse du MELCC sur l'acceptabilité environnementale de celles-ci.

1. DESCRIPTION ET ANALYSE DE LA DEMANDE DE MODIFICATION DE DÉCRET

1.1 Ajout d'une option pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1

Il est possible que le rejet des eaux de ruissellement du Site 1 au système d'égout municipal, comme prévu par le décret, soit refusé par la ville de Montréal. L'initiateur demande ainsi que les eaux de ruissellement du Site 1 soient rejetées dans le fleuve Saint-Laurent, qui est adjacent au site. L'initiateur demande que le décret permette les deux options pour le rejet des eaux de ruissellement du Site 1. Les contaminants potentiellement présents dans les eaux de ruissellement sont les matières en suspension (MES) pour les eaux sans contact, alors que pour les eaux pouvant potentiellement avoir été en contact avec des contaminants, des hydrocarbures C₁₀-C₅₀ s'ajoutent au MES. La figure à l'annexe 3 de ce rapport d'analyse environnementale illustre de façon simplifiée l'approche générale pour le traitement des eaux de ruissellement sur le Site 1 pour l'option de rejet au fleuve.

Les eaux de ruissellement du Site 1 de CIAM peuvent être divisées en trois catégories :

- Eaux de ruissellement de la portion non développée du Site 1 où le bassin de rétention continuera d'être utilisé jusqu'à ce que la Phase 2 d'expansion du projet ait lieu et des travaux de construction soient effectués dans cette portion du site. Ces eaux sont sans contact avec des activités industrielles.
- Eaux de ruissellement sans contact avec les activités industrielles comme l'eau pluviale tombant sur la route entourant le site, les espaces de stationnement et les gouttières des bâtiments.
- Eaux de ruissellement pouvant potentiellement avoir été en contact avec des contaminants comme l'eau s'accumulant dans la cuvette de rétention contenant les réservoirs de carburant Jet A et Jet A-1 ou l'eau recueillie dans l'aire de pompage et dans l'aire de transbordement des navires.

Eaux de ruissellement de la portion non développée du Site 1

L'utilisation du bassin de rétention actuellement présent sur le Site 1 pour la gestion des eaux de ruissellement pendant les travaux de construction du projet est déjà autorisée par le décret. Comme

prévu, le bassin de rétention recevra les eaux de ruissellement de la portion non développée du Site 1 jusqu'à ce que la deuxième phase des travaux autorisés par le décret ait lieu.

Eaux de ruissellement sans contact

Les eaux sans contact avec les activités industrielles seront dirigées vers un séparateur hydrodynamique de taille adaptée pour retirer les solides potentiellement présents. En utilisant le modèle PCSWMM et un événement de récurrence 1 dans 50 ans, le débit à traiter est évalué à 417 L/s.

L'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que le séparateur hydrodynamique proposé pour le traitement des eaux qui n'entreront pas en contact avec les activités industrielles est considéré comme une technologie de traitement appropriée.

Eaux de ruissellement potentiellement contaminées

Les eaux pouvant potentiellement avoir été en contact avec des contaminants seront traitées en trois étapes : séparation par gravité, séparation par coalescence, puis filtration par adsorption d'hydrocarbures. Il est attendu que les deux séparateurs peuvent permettre d'atteindre une concentration d'hydrocarbures C₁₀-C₅₀ de moins de 10 mg/L et de décanter aussi les MES. La dernière étape du traitement des eaux sera une étape de polissage dans des colonnes de charbon activé, de glaise organique ou autre matériau similaire qui permettra de réduire la concentration d'hydrocarbure C₁₀-C₅₀ à 5 mg/L ou moins.

Pour le traitement des eaux pouvant avoir été en contact avec des contaminants, le débit pourra être régularisé, car la cuvette de rétention des réservoirs de carburant Jet A et Jet A-1 pourra également être utilisée à cette fin. En effet, ces eaux accumulées dans la cuvette de rétention ne seront pas pompées automatiquement vers le système de traitement lors d'une période de pluie. Lors d'une période de pluie, seulement les eaux de ruissellement provenant de l'aire de pompage et de l'aire de débordement des navires passeront immédiatement à travers le procédé du traitement des eaux. Sur la base d'une récurrence 1 dans 50 ans, le débit combiné provenant de ces aires est estimé à 51 L/s.

CIAM envisage la possibilité d'utiliser des ouvrages existants pour le rejet au fleuve Saint-Laurent. Ces ouvrages incluent notamment un point de rejet au fleuve à travers le quai existant à une profondeur de 3 m sous le niveau de référence des cartes de navigation.

Le système de traitement des eaux de ruissellement sera équipé de plusieurs valves d'arrêt et d'alarmes. De plus, de façon périodique, des échantillons d'eau seront prélevés manuellement pour vérifier la conformité avec les exigences de rejet.

Ces types de systèmes de traitement ont démontré leur efficacité et l'initiateur est confiant de pouvoir respecter une concentration de 5 mg/L d'hydrocarbures C₁₀-C₅₀ à la sortie des séparateurs et une concentration de 50 mg/L à la sortie de l'effluent pour les MES.

Pour les eaux pouvant avoir été en contact avec des contaminants, l'équipe d'analyse est d'avis que le système de traitement proposé par l'initiateur est une solution efficace pour le traitement des MES et des C₁₀-C₅₀.

L'initiateur s'est également engagé à transmettre les informations suivantes dans le cadre de la demande d'autorisation en vertu du paragraphe 3 du 1^{er} alinéa de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour le rejet au fleuve :

- Les plans et devis des installations et des équipements;
- Les critères utilisés pour la conception des systèmes;
- La localisation des points d'échantillonnage;
- Les détails du programme de suivi;
- Les exigences de rejet à respecter;
- Le mode de transmission des données;
- Le mode d'entretien des systèmes (tout particulièrement le mode de gestion des boues et la fréquence de remplacement des médias adsorbants).

Le seul additif utilisé sur le Site 1 sera l'antistatique. Ce dernier sera entreposé dans un réservoir d'environ 200 litres à double paroi. L'initiateur équipera le réservoir d'additif d'une jauge de niveau et d'un émetteur de contrôle de niveau connecté au système d'automatisation du terminal. Ce réservoir, ainsi que les pompes pour l'additif seront situés dans une zone de confinement de béton indépendante de tout autre confinement sur le Site 1. Le drainage de la zone de confinement sera contrôlé par une valve manuelle normalement fermée. Toute fuite de cet additif captée dans cette zone sera enlevée et disposée par un entrepreneur en services environnementaux dans un site autorisé. Le drainage de l'eau de pluie vers le système de traitement pourra être effectué si aucune trace de fuite n'est observée.

Le réservoir à double paroi et la zone de confinement de béton diminuent la probabilité que des volumes importants d'additif se retrouvent dans les eaux de ruissellement. Advenant que de faibles quantités d'additif se retrouvent dans les eaux de ruissellement à la suite d'une fuite, une grande proportion des contaminants devraient être adsorbés par le système de traitement proposé par l'initiateur.

L'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que l'ajout de l'option de rejeter les eaux de ruissellement du Site 1 au fleuve Saint-Laurent plutôt que dans les égouts de la Ville de Montréal est mineure et ne changerait pas significativement le projet. Les impacts potentiels des deux options pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1 sont similaires. L'initiateur a su démontrer que l'option de rejeter des eaux de ruissellement dans le fleuve Saint-Laurent après son traitement n'entraînerait pas de modification importante de la qualité de l'environnement.

1.2 Modification du tracé de l'oléoduc

Le tracé de l'oléoduc autorisé se trouve principalement dans des emprises de voies publiques. Il longe la rue Notre-Dame Est vers le sud, puis le boulevard Joseph-Versailles vers l'ouest, ensuite la rue Sherbrooke Est vers le nord, puis l'avenue Marien vers l'ouest et enfin, la voie de service est de l'autoroute Métropolitaine jusqu'au site de connexion de Pipelines Trans-Nord inc. Ce tracé a une longueur de 7,8 km.

Le tracé modifié correspond au tracé autorisé à l'exception d'un tronçon d'une longueur d'environ 700 m (voir la figure à l'annexe 4). La modification proposée emprunte l'avenue Broadway et la rue Cherrier, contournant ainsi l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de l'avenue Marien.

Cette modification vise à éviter de traverser une voie ferrée avec un faible angle de croisement. De plus, elle permet également d'éviter une intersection achalandée comprenant déjà un grand nombre d'infrastructures enfouies. La modification proposée a une longueur totale d'environ 800 m, ce qui amène la longueur totale du tracé à 7,9 km.

Dans sa demande de modification de décret, l'initiateur prévoit une diminution de l'importance des impacts pour la composante de l'utilisation du territoire pendant la période de construction. En effet, les sources d'impacts sont similaires à ceux du tracé autorisé. Toutefois, la modification devrait permettre de réduire le dérangement des utilisateurs du territoire pendant les travaux de construction puisqu'elle permet l'évitement d'une intersection achalandée. Également, les dommages ou bris à des infrastructures souterraines pourraient être causés lors du creusage de tranchées et/ou de forages pour l'installation de l'oléoduc, mais le nombre d'infrastructures enfouies à cet emplacement devrait être moins important. Les impacts seront ressentis sur un plus petit secteur et le nombre d'utilisateurs du territoire potentiellement affectés par les travaux sera plus faible. Dans ce contexte, l'initiateur a revu l'importance des impacts résiduels de faible à très faible.

L'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que la modification proposée entraîne une réduction des impacts pour la période de construction de l'oléoduc, en évitant l'intersection achalandée de la rue Sherbrooke-Est et de l'avenue Marien. La circulation des véhicules y sera moins perturbée lors de ces travaux. L'initiateur s'est engagé à mettre en place les mêmes mesures d'atténuation et de bonification actuellement prévues pour le tracé autorisé.

Une réévaluation des risques d'accidents technologiques associés à la modification proposée au tracé de l'oléoduc a été effectuée par JP LACOURSIÈRE inc. en continuité avec l'analyse effectuée précédemment dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet. Cette réévaluation conclut que les dangers associés à la nouvelle configuration de l'oléoduc sont similaires à ceux décrits dans l'étude d'impact de CIAM. Les mesures de prévention et d'intervention mises en place par CIAM demeurent les mêmes que celles prévues au décret :

- Revêtement pour protéger contre la corrosion (inclus l'application de peinture époxy et de ruban de polymère sur les joints);
- Construction et exploitation de l'oléoduc selon la norme CSA Z662-dernière édition (réseaux de canalisations de pétrole et de gaz);
- Protection cathodique pour protéger contre la corrosion;
- Info-excavation pour aider à localiser les oléoducs lors des travaux de construction et d'excavation;
- Senseurs pour détecter les fuites avec alarmes et action de l'opérateur;
- Vannes de sectionnement aux deux extrémités de l'oléoduc;
- Programme d'inspection et d'entretien de l'oléoduc (racleurs avec senseurs);
- Inspection régulière du tracé de l'oléoduc pour vérifier s'il y a des travaux dans le secteur, des marques d'érosion ou de glissement de terrain;
- Procédures d'opération de l'oléoduc avec formation des opérateurs;
- Communication entre les opérateurs du terminal et ceux de PTNI;
- Plan de mesures d'urgence de CIAM;

- Plan de mesures d'urgence de la Ville de Montréal-Est;
- Plan de mesures d'urgence du service de Sécurité incendie de la Ville de Montréal;
- Plan de mesures d'urgence des industries adjacentes au tracé de l'oléoduc.

Par ailleurs, lors de l'exploitation de l'oléoduc, le nouveau tracé fera en sorte de réduire le risque d'accident technologique encouru à l'endroit des commerces et autres habitations situées dans le secteur de l'intersection de la rue Sherbrooke-Est et de l'avenue Marien. Toutefois, le nouveau tracé fera en sorte que l'oléoduc longera certaines installations pétrochimiques des entreprises Suncor et Parachem, dont certains réservoirs, ce qui pourrait entraîner un effet domino en cas d'incendie à la suite d'une fuite de carburant provenant de l'oléoduc de CIAM. Ce scénario est peu probable compte tenu de la faible probabilité d'ignition des carburants Jet A et Jet A-1.

Considérant que la modification du tracé de l'oléoduc n'entraînerait pas d'augmentation significative du risque d'accidents technologiques, voire même qu'elle pourrait le diminuer lors des travaux de construction en évitant un carrefour achalandé que l'initiateur en tiendra compte dans l'élaboration de son plan des mesures d'urgence et qu'il pourrait s'arrimer avec ceux des entreprises pétrochimiques voisines de l'oléoduc, l'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que la proposition de modification du tracé de l'oléoduc telle que présentée est acceptable.

CONCLUSION

La demande de modification de décret consiste en l'ajout d'une option pour la gestion des eaux de ruissellement du Site 1 et de la modification d'une partie du tracé de l'oléoduc.

L'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que l'ajout de l'option de rejeter les eaux de ruissellement du Site 1 au fleuve Saint-Laurent plutôt que dans les égouts de la Ville de Montréal est mineur. Les impacts potentiels des deux options pour la gestion des eaux de ruissellement sont similaires et l'option de rejeter des eaux de ruissellement dans le fleuve Saint-Laurent après son traitement n'entraînerait pas de modification importante de la qualité de l'environnement.

L'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que la modification du tracé de l'oléoduc n'entraînerait pas d'augmentation significative du risque d'accidents technologiques, voire le diminuerait lors des travaux de construction en évitant un carrefour achalandé.

L'équipe d'analyse du MELCC est d'avis que la demande de modification de décret est acceptable sur le plan environnemental.

Original signé

Charles-Olivier Laporte
Biologiste, M.Sc. Eau
Chargé de projet

RÉFÉRENCES

Lettre de M. Robert Iasenza, de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal, à M. Charles-Olivier Laporte, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, concernant la demande de modification du décret du projet relativement à une modification mineure au tracé de pipeline, datée du 23 septembre 2021, 60 pages incluant 3 pièces jointes;

Lettre de M. Robert Iasenza, de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal, à M. Charles-Olivier Laporte, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, concernant l'ajout à la demande de modification du décret du projet, datée du 16 décembre 2021, 6 pages incluant 2 pièces jointes;

Lettre de M. Robert Iasenza, de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal, à M. Charles-Olivier Laporte, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, concernant les questions et commentaires relatifs à la demande de modification du décret du projet, datée du 18 février 2022, 20 pages incluant 1 pièce jointe.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE CONSULTÉES

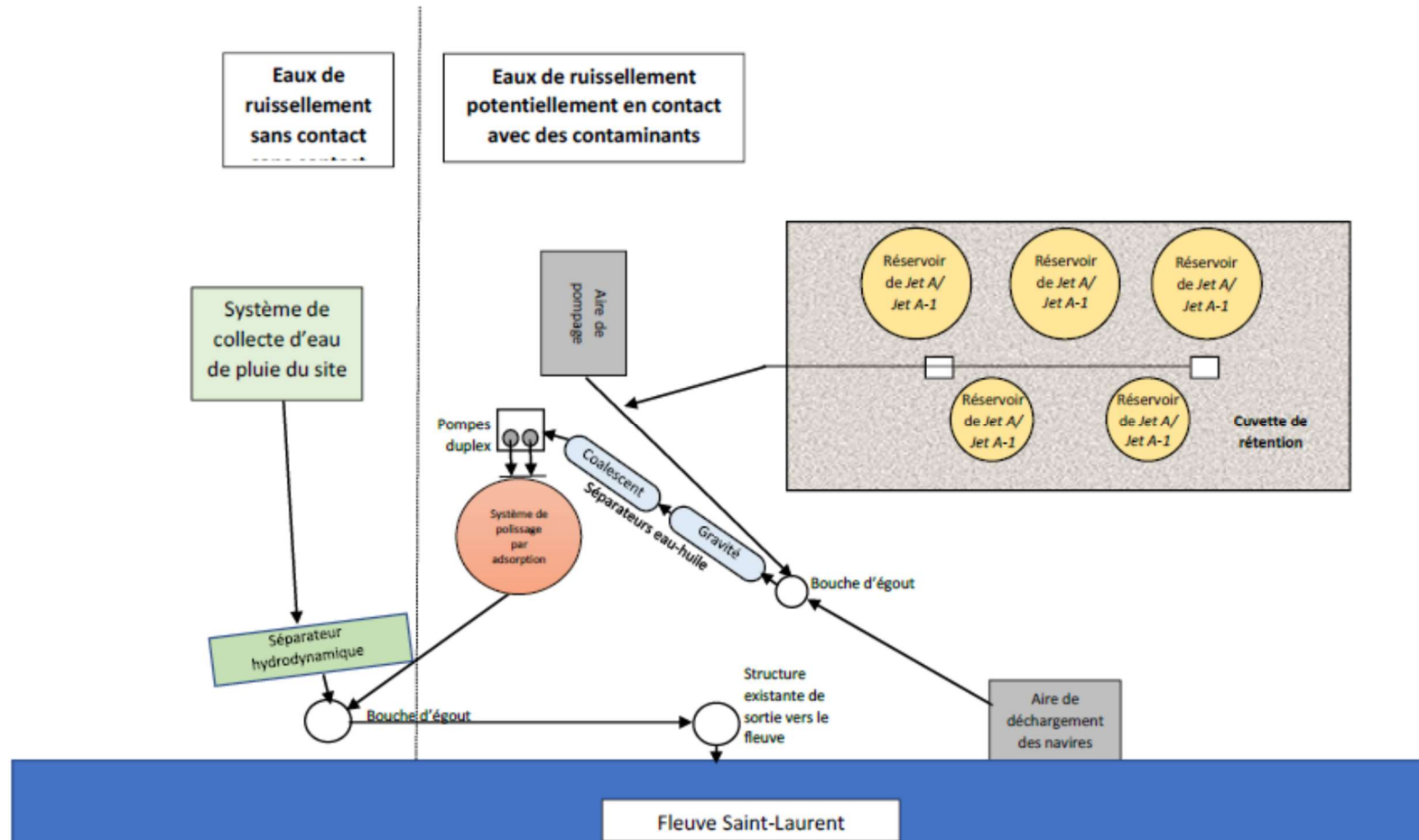
L'évaluation de l'acceptabilité environnementale de la demande de modification de décret a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques en collaboration avec les unités administratives concernées du MELCC :

- la direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal;
- la direction adjointe des projets industriels et miniers (pour l'expertise en matière de risques technologiques);
- la direction des eaux usées;
- la direction des lieux contaminés.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

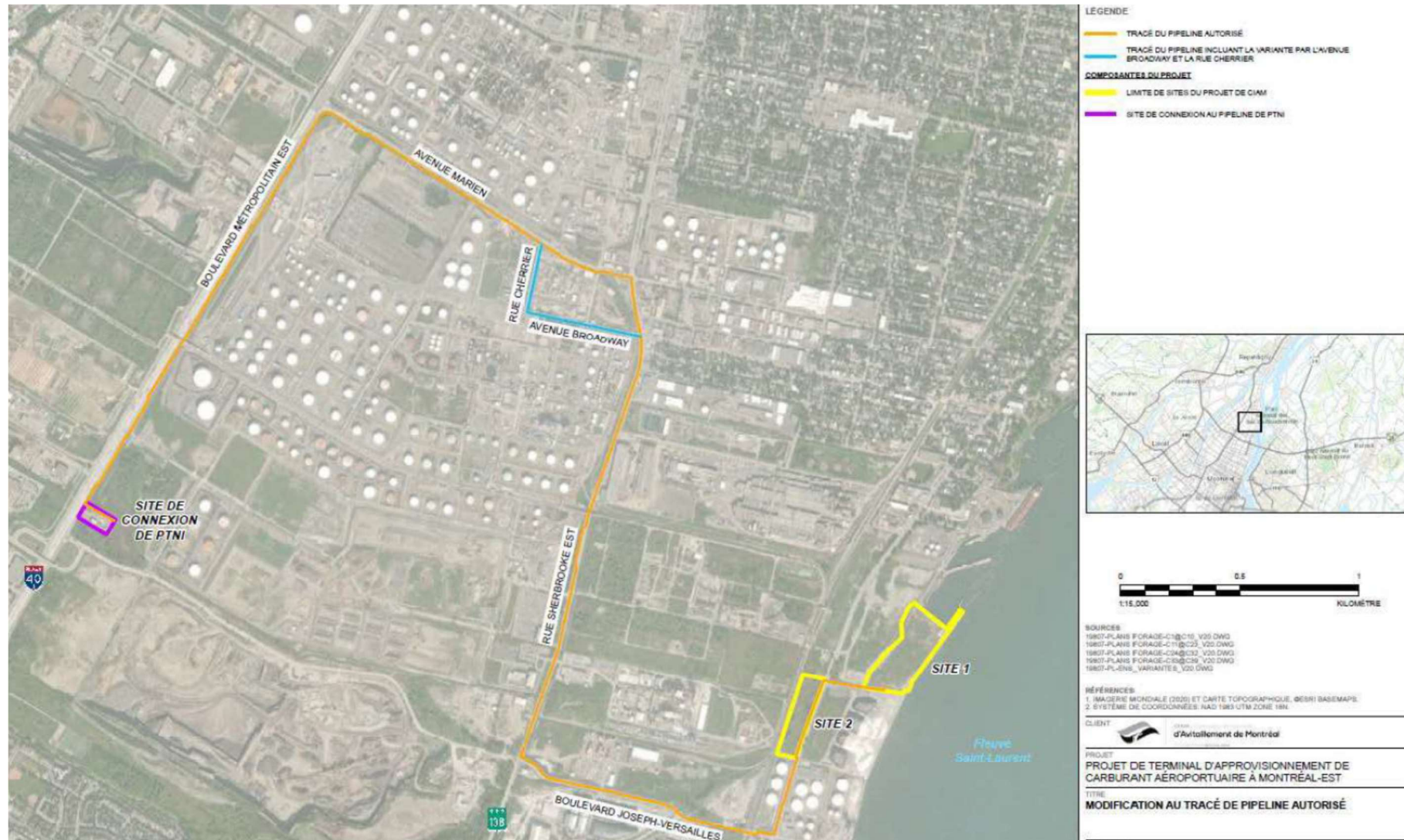
Date	Événement
2021-09-23	Réception de la demande de modification du décret concernant le tracé de l'oléoduc
2021-12-16	Réception de la demande de modification du décret concernant la gestion des eaux de ruissellement
2022-01-21	Transmission des questions à l'initiateur de projet
2022-02-21	Réception des réponses
2022-02-18	Réception des dernières informations de l'initiateur de projet
2022-03-17	Réception du dernier avis d'expert

ANNEXE 3 SCHEMA DE L'APPROCHE DE TRAITEMENT DES EAUX DE RUISSELLEMENT



Source : Lettre de M. Robert Iasenza, de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal, à M. Charles-Olivier Laporte, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, concernant la demande de modification du décret concernant la gestion des eaux de ruissellement datée du 16 décembre 2021, 6 pages incluant 2 pièces jointes.

ANNEXE 4 TRACÉ ORIGINAL (ORANGE) ET MODIFIÉ (BLEU) DE L'OLÉODUC



Source : Lettre de M. Robert Iasenza, de la Corporation Internationale d'Avitaillement de Montréal, à M. Charles-Olivier Laporte, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, concernant la demande de modification du décret concernant la modification du tracé de l'oléoduc, datée du 23 septembre 2021, 60 pages incluant 3 pièces jointes.