

Longueuil, le 1 juin 2017

Objet : Demande d'accès n° 2006 16806- Lettre réponse

Monsieur,

La présente fait suite à votre demande d'accès, reçue le 5 avril dernier, concernant le 5800, route de l'Aéroport à Saint-Hubert (lot 2 875 402 du cadastre du Québec). Les documents visés par votre demande sont accessibles et joints à la présente. Il s'agit de :

1. Rapport d'accident technologique 14 mars 2011 (3 pages);
2. Rapport de l'inspection du 25 août 2011 (9 pages);
3. Lettre du MDDEFP 7 novembre 2011 (1 page);
4. Lettre du MDDEFP 7 novembre 2011 (1 page);
5. CRT du 18 avril 2007 (1 page);
6. CRT du 13 avril 2007 (1 page);
7. Rapport de l'inspection du 14 décembre 2006 (5 pages);
8. Plainte reçue par courriel du 7 décembre 2006 (1 page);
9. Fiche d'accident technologique, 23 janvier 1999 (4 pages);
10. Lettre du 950608 (2 pages);
11. Fiche d'accident technologique du 940718 (2 pages);
12. Rapport d'accident technologique 14 mars 2011 (3 pages);
13. Lettre du 19 décembre 2008 (1 page);

Vous noterez que dans certains documents, des renseignements ont été masqués en vertu des articles 23, 24, 53 et 54 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

Conformément à l'article 51 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1), nous vous informons que vous pouvez demander la révision de cette décision auprès

...2

de la Commission d'accès à l'information. Vous trouverez ci-joint une note explicative concernant l'exercice de ce recours ainsi qu'une copie des articles précités de la Loi.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, vous pouvez communiquer avec le soussigné, analyste responsable de votre dossier, à l'adresse courriel fabrice.tremblay@mddelcc.gouv.qc.ca, en mentionnant le numéro de votre dossier en objet.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

ORIGINAL SIGNÉ

Fabrice Tremblay, répondant régional
de l'accès aux documents

p. j. (16)

ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

N°. Référence : 7110-16-11-58020-01

Archives N° :

Date de l'événement: 14 mars 2011

Heure : 17:00

Nb de photos : 0

Organisme impliqué : Dash-L

Tél. ()

Adresse : 5700, route de l'aéroport

Poste: []

Ville : Saint-Hubert

Code postal:

Endroit de l'événement : Piste d'atterrissage

Code S.P.:

Ville de l'événement : Saint-Hubert

N°. de ville : 58020

Produit en cause : Carburant aviation type A (Jet A)

État du produit L/S/G: (L)

CLASSE	U.N.:
	C.A.S.:

Quantité: Approx Imp.: 18000 L
Sans Dév.: Dév.: 17600 L
Réc.: 17500 L

Aspects humains

Sans Objet:

Évacués : Nb.:

Blessés : Nb.:

Traités imm. Nb.:

Hospitalisés : Nb.:

Décédés : Nb.:

SECTEUR : Aéroportuaire

Autres/Mixte :

IMPACT : Air

Cours d'eau

Infrastructure d'intérieur

Infrastructure Souterraine

Infrastructure de Surface

Milieu Naturel

Aucun

TYPE D'ÉVÈNEMENT : Routier

Sommaire (causes de l'événement) :

Le renversement d'un camion-citerne de jet-fuel catégorie A près de la piste d'atterrissage du côté sud de l'aéroport a provoqué le déversement d'environ 17 600 litres de carburant sur le sol entourant

Signalé par : Mme Marie-Pierre Raymond

Origine M.E.

Organisme : Environnement Canada

Appel reçu à : 20:47

Tél. : (514) 668-7983

Date : 15 mars 2011

Fin de la conversation 20:55

PERSONNES PRÉSENTES SUR LES LIEUX

Sortie Date de sortie:

Urgence-Environnement : Pierre Lévesque

Rendu sur les lieux à : 07:45

Organisme impliqué: Dash-L; M. Michel Beaudoin; 450-678-6030

Quitte les lieux à : 08:45

Articles 23-24 de la L.A.D. et c

Responsables municipaux: Pompiers de Longueuil

Temps total: min

Nb de sorties: 0

Catégorie : 1

Autres:

Demande d'exécution de travaux

Émissions 115.1

Fonds d'urgence Coût:

Pér. de traitement: Int.

Transféré à (serv. ou code): IND

Zone (M.T.M): X:

Y:

Sommaire :
(Interventions)

J'ai essayé de contacter mme [redacted] entre 21h00 et 22 h00 le 14 mars 2011. Ce fut impossible car il n'y avait pas de réponse, ni de répondeur au numéro donné. Par après vers 01h12 le mardi 15 mars 2011 j'ai reçu un autre appel de notre centrale d'urgence me demandant de rappeler les pompiers de Longueuil, à l'aéroport de St-Hubert pour ce déversement. Vers 01h30, M. Michel Huguiret, chef des pompiers, à qui j'avais laissé un message, m'a rappelé. Il m'a dit alors que ses pompiers s'occupaient du déversement en attendant une compagnie de récupération qui était supposée arriver sur les lieux bientôt. Il m'a dit qu'environ 18 000 litres d'essence avaient été répandus sur le sol de l'aéroport, à l'intérieur du terrain de l'aéroport, mais que la municipalité de Longueuil n'avait pas encore fourni le plan des interconnexions des fossés et canalisations pluviales. Il m'a dit aussi qu'une compagnie avait récupéré près de 400 litres de carburant dans la citerne du

Signature: Pierre Lévesque

Date : 15 mars 2011



ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

camion lorsqu'elle fut remise sur ses roues. M. Michel Huguiret n'a pas pu me donner alors le nom ni le numéro de téléphone du récupérateur [Articles 23-24 de la L.A.D.] qui avait été appelé. J'ai donc attendu le lendemain matin pour aller constater à la clarté l'étendue du déversement.

Le mardi matin 15 mars 2011, j'ai inspecté le pourtour des fossés pluviaux encerclant tout l'aéroport, par les rues Clairevue, de La Savane et Route de l'aéroport. Je n'ai pu alors sentir aucune odeur de carburant. Je n'ai pas pu voir le fond des fossés car la neige et la glace recouvraient sur plusieurs centimètres de profondeur tous ces fossés. Je n'ai pu apercevoir non plus des équipements de récupération ou des camions de pompier.

De retour au bureau de Longueuil, j'ai pu contacter M. Sylvain Deschamps, chef opérateur des pompiers de Longueuil. Il m'a donné le nom du récupérateur [Articles 23-24 de la L.A.D.] et ses coordonnées téléphoniques ([Articles 23-24 de la L.A.D.]).

Lorsque je l'ai contacté vers 11h00 le Mardi 15 mars 2011 [Articles 23-24 de la L.A.D.] qui était encore sur les lieux du déversement, m'a confirmé qu'ils avaient récupéré la neige contaminée dans des conteneurs et pompé près de 6 000 gallons de concentré de carburant; il m'a dit aussi que le sol sous la neige était gelé et donc que le carburant n'avait pu pénétrer dans le sol. Il m'a dit qu'il avait fait placer des boudins absorbants au point de rencontre entre le fossé pluvial de l'aéroport et le fossé pluvial coté nord longeant la route 116 (voir mon schéma en annexe). J'ai ensuite contacté M. Michel Beaudoin de la compagnie DASH-L responsable du déversement. Il m'a confirmé qu'il avait donné mandat à la compagnie [Articles 23-24 de la L.A.D.] pour décontaminer la surface contaminée et que le tout devrait être terminé d'ici quelques jours. Je lui ai d'ailleurs demandé alors de faire décontaminer le terrain avant les pluies prévues pour le Mercredi 16 mars 2011; il m'a dit qu'il le ferait.

Mercredi le 16 mars 2011 je suis allé inspecter les travaux de confinement et de décontamination. Sur les lieux du déversement, j'ai constaté que l'eau de fonte de la neige non contaminée se rendait encore sur le sol encore contaminé. L'estacade placée tout de suite à la sortie du tuyau galvanisé passant sous la route de l'aéroport coté ouest, laissait s'échapper un peu de carburant; cela était causé par la trop grande turbulence à la sortie du tuyau; j'ai donc demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire construire un premier barrage à environ 40 mètres en aval du tuyau et un deuxième barrage à 200 mètres en aval du même tuyau; je lui ai aussi demandé de construire une tranchée sur le terrain du déversement pour empêcher les eaux de fonte de se contaminer avec le sol de surface.

Le lendemain Jeudi le 17 mars je suis retourné sur les lieux. Les deux barrages en bois étaient construits en travers du fossé au endroits que j'avais demandé, mais l'estacade laissait encore s'échapper un peu de carburant. La tranchée de séparation des eaux sur les lieux du déversement n'avait pas encore été excavée. [Articles 23-24 de la L.A.D.] m'a dit alors que c'était parce que la pépinière n'était pas encore arrivée; j'ai ensuite inspecté avec lui les grillages qui surplombaient la conduite d'égout pluvial souterrain longue de 200 mètres et passant sous les pistes de l'aéroport. Une odeur de diesel en sortait. Cette conduite se jetait ensuite dans le fossé pluvial à environ 50 mètres du coté est de la route de l'aéroport. À ce point j'ai noté la présence de carburant à la surface du fossé pluvial. Cela m'a amené à penser qu'une certaine quantité de carburant avait été emprisonnée dans la conduite d'égout pluvial souterraine. J'ai donc demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire nettoyer cette conduite; il m'a dit qu'il le ferait dès que la tranchée de séparation serait construite. J'ai aussi demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire prélever un échantillon d'eau représentatif dans le fossé pluvial, en aval du dernier barrage et de la dernière estacade, tout près de la route 116. Il a donné consigne à un de ses techniciens de le faire. J'ai aussi prévenu [Articles 23-24 de la L.A.D.] qu'il risquait d'y avoir beaucoup d'eau dans le fossé pluvial le soir même vu les fortes pluies annoncées et la température de plus de 11 degrés centigrades qui accélérerait la fonte.

Le Vendredi 18 mars en fin d'après midi, j'ai constaté sur les lieux que les deux barrages de bois s'étaient effondrés, mais que l'estacade immédiatement à la sortie du tuyau galvanisé sous la route de l'aéroport était encore en place et retenait la majorité du carburant de surface. L'eau dans le fossé pluvial avait monté d'au moins 1 mètre et il y avait une nappe de carburant sur toute la surface de l'eau dans le fossé pluvial sur une distance de 200 mètres entre la première et la deuxième estacade. La deuxième estacade, du à la montée soudaine de l'eau dans le fossé pluvial ne couvrait plus la pleine largeur du fossé et laissait donc s'échapper du carburant. [Articles 23-24 de la L.A.D.] m'a expliqué que dans la nuit de Jeudi à Vendredi, il y avait eu de fortes pluies qui s'étaient écoulées sur la surface de sol où avait eu lieu le déversement et ces pluies avaient aussi entraîné près de mille litres de carburant qui était retenu dans la conduite d'égout pluvial souterraine; heureusement l'estacade près de la route de l'aéroport, avait contenu ce carburant et [Articles 23-24 de la L.A.D.] avait pu le récupérer à l'aide du camion pompe. J'ai alors demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire reconstruire les deux barrages mais en terre avec des conduites de plastique au fond pour évacuer l'eau le but étant de ralentir la vitesse d'écoulement de l'eau et permettre la remontée du carburant à la surface. [Articles 23-24 de la L.A.D.] m'a dit que les résultats d'analyse de l'échantillon d'eau qui avait été prélevée serait disponible en fin d'après midi. Cependant vers 18 heures, ce Vendredi 18 mars je n'ai pu rejoindre à deux reprises l'hydrogéologue engagé par [Articles 23-24 de la L.A.D.].

Le lendemain Samedi le 19 mars, j'ai constaté que les deux barrages de terre étaient en place et ralentissaient beaucoup le courant; il y avait très peu de flaques de carburant à la surface du fossé pluvial et aucune trace de carburant s'écoulant après la deuxième estacade le long de la route 116. J'ai aussi pu avoir l'analyse [Articles 23-24 de la L.A.D.] du rapport d'analyse de l'échantillon d'eau. La concentration d'hydrocarbures pétroliers détectée était de 1,7 ppm, celle des divers HPA près de 0,01 ppm et celle des HMA près de 0,2 ppm. Comme ces concentrations étaient très faibles et seraient diluées d'au moins 100 fois en atteignant le bassin de Chambly, il n'y avait pas lieu d'améliorer le traitement de l'eau après la deuxième estacade. Ce jour là l'eau dans le fossé pluvial avait baissé de 0,5 mètres et j'ai jugé qu'elle devrait baisser encore plus le lendemain du aux températures de zéro prévue et l'absence de précipitations.

Le lendemain Dimanche le 20 mars, j'ai constaté qu'il n'y avait personne sur les lieux et que le niveau d'eau dans le fossé avait encore baissé et que l'eau à sa surface était gelée. Les barrages et les estacades étaient encore en place et fonctionnels et il n'y avait aucune trace d'hydrocarbure à la surface de l'eau dans le fossé pluvial le long de la route 116. J'ai alors appelé [Articles 23-24 de la L.A.D.] et lui ai demandé de faire nettoyer en première priorité la conduite souterraine du réseau pluvial le lundi matin 21 mars avant midi. Il m'a dit qu'il le ferait et qu'il commencerait aussi

Signature: Pierre Lévesque

Date : 15 mars 2011

ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

à excaver ce jour là le sol contaminé à l'endroit du déversement.
Pierre Levesque. Spécialiste en sciences physiques.

Signature: Pierre Lévesque

Date : 15 mars 2011

RAPPORT D'INSPECTION

Centre de contrôle environnemental du Québec
Direction régionale de Estrie et Montérégie
Région de Montérégie
Bureau de Longueuil

1. Identification

Date de l'inspection : 2011-08-25	Heure d'arrivée : 11 h 00	Heure de départ : 11 h 50
Inspecteur : Marie-France Dupuis		Accompagné de : Julien Paquette

No intervention : 300653698	No gestion documentaire : 7610-16-01-0529700
Type d'intervention : Inspection pour suivi d'urgence	No document : 400867017
Type de demande liée :	No demande :
But de l'inspection : Réaliser le suivi de l'intervention d'Urgence Environnement Québec survenue le 14 mars 2011	

Lieu inspecté :	
Nom du lieu : Développement Aéroport St-Hubert de Longueuil (DASH-L)	
Nom usuel du lieu :	
Localisation du lieu inspecté : (adresse civique, cadastre rénové ou lot, rang, cadastre) : 5700, route de l'Aéroport Longueuil J3Y 8Y9	
No du lieu : X2102744	Type de lieu : aéroport
Coordonnées géographiques (deg. déc. NAD83): 45 25 42.3 / 73 24 28.2	

Responsable du lieu		
Nom	Adresse postale (si différente du lieu)	No intervenant SAGO
DASH-L		Y2072322

Conditions météo

Personnes rencontrées		
Nom	Fonction	Téléphone (poste)
Michel Beaudoin	Directeur de l'Aéroport	450-678-6030
Art 53-54 L.A.R.		()
		()
		()
		()
		()

Mode d'identification		
But expliqué :	<input checked="" type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> s.o.
Mode d'identification :	<input checked="" type="checkbox"/> verbale	<input type="checkbox"/> preuve de statut

Plainte		
Plaignant rencontré :	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	<input checked="" type="checkbox"/> s.o.

Date de l'inspection : 2011-08-25

No de gestion documentaire : 7610-16-01-0529700

Photos numériques

Nombre de photos prises : 10

Nombre de photos annexées : 5

Toutes les photos annexées à ce rapport ont été prises par moi avec un appareil photo de type Nikon Coolpix 5600.

L'original de ces photos a été conservé conformément à la *Directive sur la gestion des photos numériques*.

La carte mémoire de l'appareil est demeurée en ma possession jusqu'au transfert des photos originales sur le serveur central. Les photos sont conservées sur le répertoire sécurisé suivant :

M:\Rég-16\dupma01\7610-16-01-0529700\2011-08-25

Toutes les photos apparaissant au présent rapport sont une fidèle représentation de ce que j'ai vu sur les lieux de l'inspection et aucune n'a été modifiée de quelque manière.

Autres pièces annexées

	No.	Titre
<input type="checkbox"/> Croquis		
<input type="checkbox"/> Plan		
<input checked="" type="checkbox"/> Carte	1	Carte Atlas représentant le terrain de l'aéroport
<input checked="" type="checkbox"/> Autre	2	Image Géoréférencée représentant le terrain de l'aéroport

Échantillons

Type	Nature	Nombre de points de prélèvements	Quantité
<input type="checkbox"/> eau			
<input type="checkbox"/> air			
<input type="checkbox"/> sol			
<input type="checkbox"/> matières résiduelles			
<input type="checkbox"/> matières dangereuses			
<input type="checkbox"/> matières dangereuses résiduelles			
<input type="checkbox"/> flore			
<input type="checkbox"/> faune			
<input type="checkbox"/> autre, précisez			

2. Mise en contexte (facultatif)

Le 14 mars 2011, un camion transportant du carburant d'avion a déversé son contenu en bordure d'une piste d'atterrissage à l'Aéroport de St-Hubert. Une quantité évaluée à 17 600 litres de carburant aurait coulé au sol.

Pierre Lévesque de l'équipe d'intervention d'urgence (UEQ) a assuré le suivi du dossier durant les 6 jours qui ont suivi l'événement. La neige et la glace contaminée ont été récupérées et les sols contaminés ont été excavés. Des estacades et des boudins absorbants ont été placés dans le fossé à la sortie du terrain de l'aéroport (voir plan joint au rapport).

3. Description de l'inspection

A-53-54 nous a accompagné sur les lieux de l'incident en bordure d'une piste d'atterrissage.

Il nous a appris que le camion qui transportait le carburant d'avion avait perdu le contrôle et basculé sur le côté alors qu'il entreprenait un virage sur une des pistes d'atterrissage. Presque tout le contenu du camion aurait coulé au sol.

Le camion appartenait à la compagnie Esso par contre le conducteur du camion était un employé de la compagnie Pétro Air Services inc. (Pétro Air). M. Beaudoin nous a appris que dans un document signé entre les deux entreprises, la compagnie Pétro Air était responsable du contenu du camion. Cependant, apparemment que la compagnie Pétro Air ne détenait pas d'assurance.

Pour ce motif, la compagnie qui a été engagé par Pétro-Air pour procéder à la décontamination du site (Environnement Rive-Nord) n'arrive pas à se faire payer pour les services rendus. Selon M. Beaudoin, la compagnie Articles 23-24 de la L.A.D. doit

A-53-54 nous a expliqué que le carburant avait atteint une grille (voir photo # 2) et suivi une canalisation souterraine qui longe une piste de l'aéroport et qui rejoint un fossé (voir carte et orthophoto joint au présent rapport). Une caméra aurait été introduite à l'intérieur de la canalisation pour vérifier son état mais l'aéroport ne connaît pas les conclusions de cette inspection.

À l'endroit même où il y a eu l'accident, nous avons constatés la présence de 12 puits d'observation (voir photo # 1). Nous les avons tous ouvert et n'avons perçu aucune odeur d'hydrocarbure. Le sol autour a aussi été senti à quelques endroits et aucune odeur d'hydrocarbure n'a été perçue. À noter que la neige et les sols contaminés avaient été retirés dans les jours suivant l'intervention d'urgence en mars 2011 sous la supervision de M. Pierre Lévesque, intervenant à UEQ. Sur les 17 600 litres de carburant déversés, 17 500 litres de carburant auraient été récupérés. Cette information figure dans le rapport d'urgence de M. Lévesque.

A-53-54 nous a expliqué que le carburant avait atteint une grille (voir photo # 2) et suivi une canalisation souterraine qui longe une piste de l'aéroport et qui rejoint un fossé (voir carte et orthophoto joint au présent rapport). Une caméra aurait été introduite à l'intérieur de la canalisation pour vérifier son état mais l'aéroport ne connaît pas les conclusions de cette inspection.

Dans le fossé, les deux estacades qui avaient été mises en place suite à l'événement n'étaient plus présentes. On a pu observé toutefois la présence de vieux boudins absorbants (photo # 4). Aucune trace d'hydrocarbure n'a été observée à la surface de l'eau dans le fossé lors de notre visite. À noter que les terrains situés de l'autre côté de la route de l'aéroport et où l'on avait installé des estacades et boudins, appartiennent à la ville de Longueuil (voir carte et orthophoto pour localisation).

Enfin, nous avons pu observé la présence de quelques autres puits d'observation ailleurs sur le terrain de l'aéroport et sur les terrains de la ville de Longueuil (photo # 3). M. Beaudoin nous a informé qu'au total environ une soixantaine de piézomètres auraient été installés par la compagnie Articles 23-24 de la L.A.D.

Date de l'inspection : 2011-08-25

No de gestion documentaire : 7610-16-01-0529700

4. Vérification complémentaire à l'inspection (si requis)

5. Conclusion

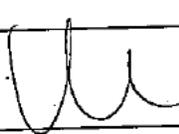
Suite à l'événement, des travaux de récupération de la neige et des sols contaminés ont été réalisés à la demande de l'équipe UEQ. Également, deux estacades et des boudins absorbants avaient été installés afin de récupérer le carburant ayant atteint le fossé.

Lors de l'inspection, aucun sol contaminé n'a été observé. De plus, aucune trace d'hydrocarbure n'a été observée à la surface de l'eau dans le fossé touché.

6. Recommandations

Je recommande l'envoi d'une lettre au Développement Aéroport St-Hubert de Longueuil (DASH-I) et à Pétro-Air Services inc. afin de leur demander une copie du rapport ayant été rédigé par la compagnie **Articles 23-24 de la L.A.D.** suite aux travaux de décontamination des lieux.

Signature :



Date de rédaction: 2011.10.25
Année/mois/jour

7. Vérification du rapport d'inspection

Approuvé par : Michelle Marcotte

Fonction : Chef d'équipe

Signature :



Date :
Année/mois/jour

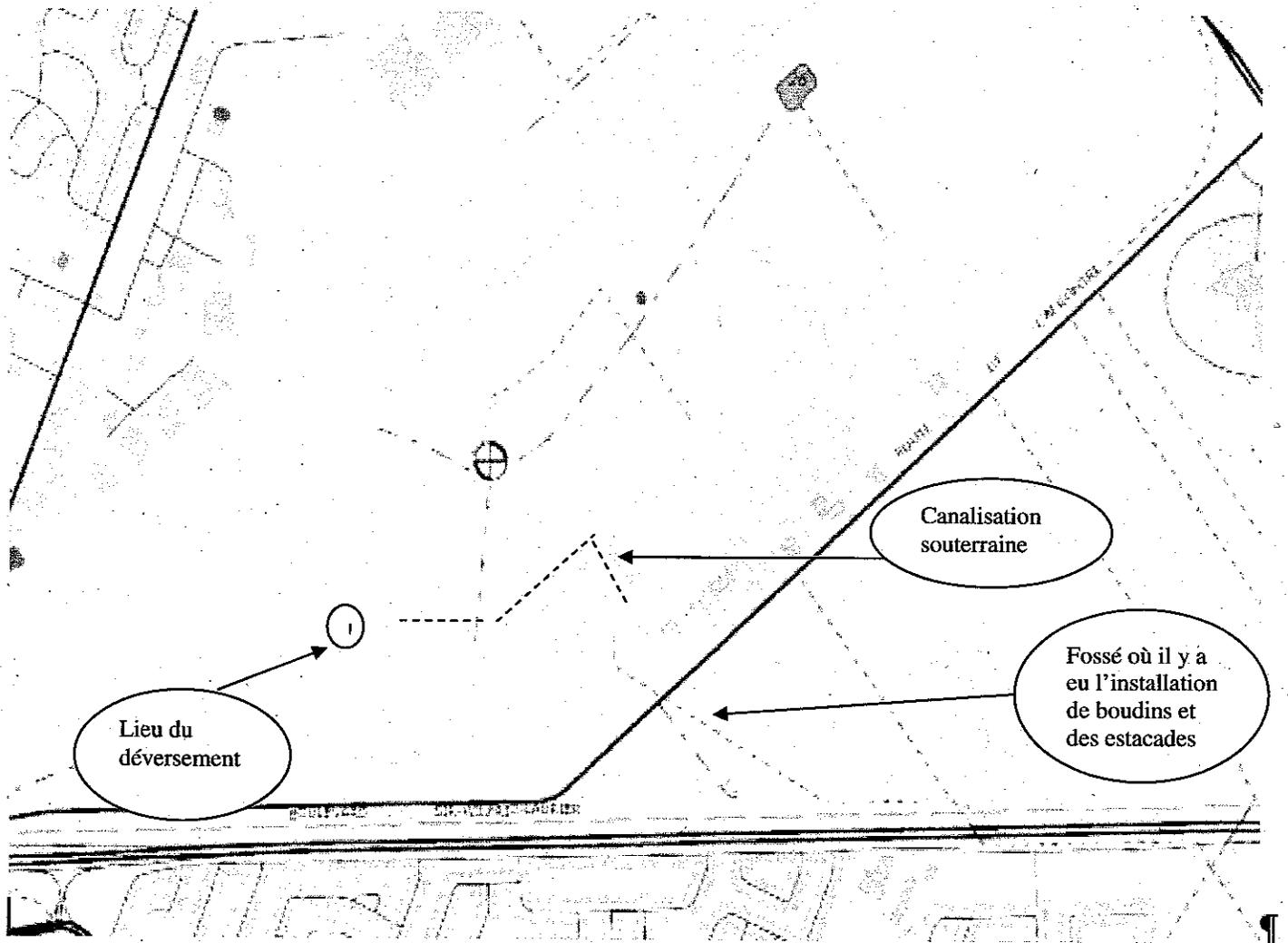
Commentaires :

MM 2011-11-04

Croquis, cartes et plan

No : 2

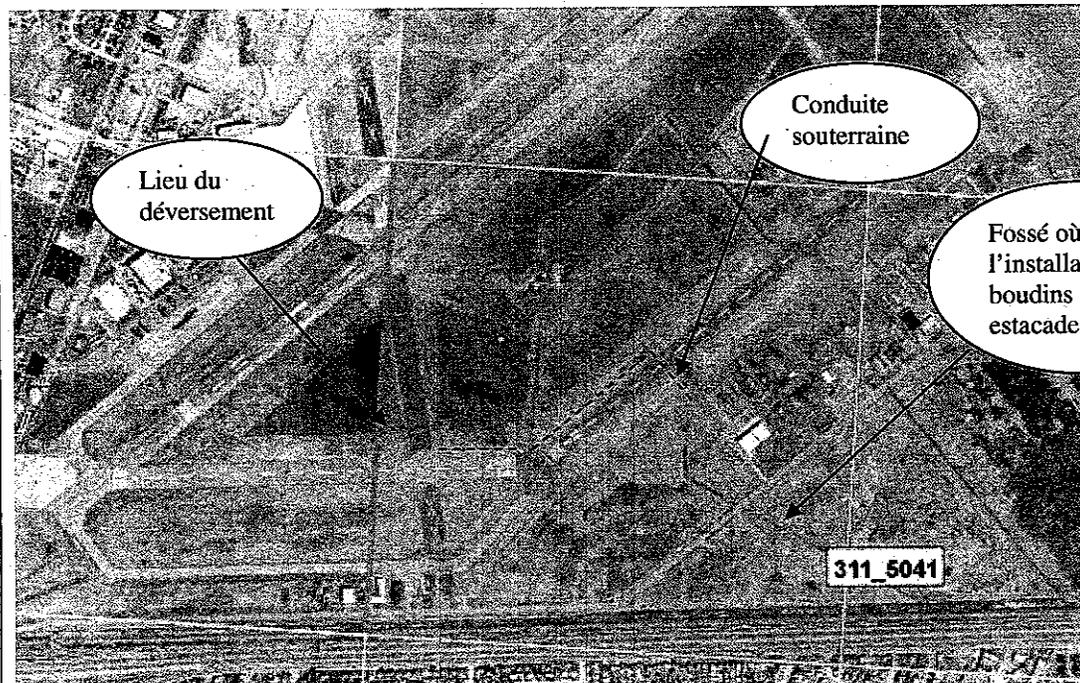
Titre : Carte Atlas représentant le terrain de l'aéroport



Croquis, cartes et plan

No : 1

Titre : Image Géoréférencée représentant le terrain de l'aéroport

**Image géoréférencée***Gestion et mise en garde Métadonnées*

Champ	Valeur
Producteur	CMM
Type d'image	Orthophoto
Statut	Actuelle
Année	2007
Date de prise de vue	
Échelle approximative	1/15 000
Nom orthophoto	309_5041
Système de coordonnées	MTM
Zone	8
Résolution en mètre	0.3
Produit	CMM juin 2007 couleur avec feuillage

Photos

Photo no : 1

Fichier : 1479

Description :

La flèche pointe l'endroit du déversement.

On voit aussi 12 puits d'observation.



Photo no : 2

Fichier : 1480

Description :

Grille par lequel s'est infiltrée le carburant.
Une conduite souterraine longe ensuite le terrain jusqu'au fossé (pointillée).



Photo no : 3

Fichier : 1485

Description :

Un des nombreux puits d'observation installés.



Photos

Photo no : 4

Fichier : 1486

Description :

Fossé dans lequel on a placé des boudins.

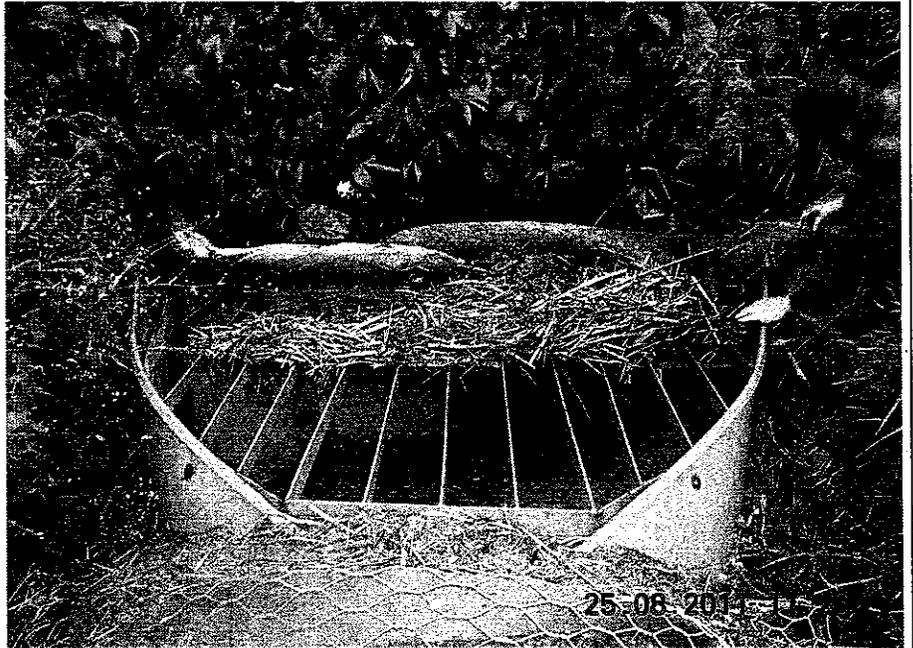


Photo no : 5

Fichier : 1488

Description :

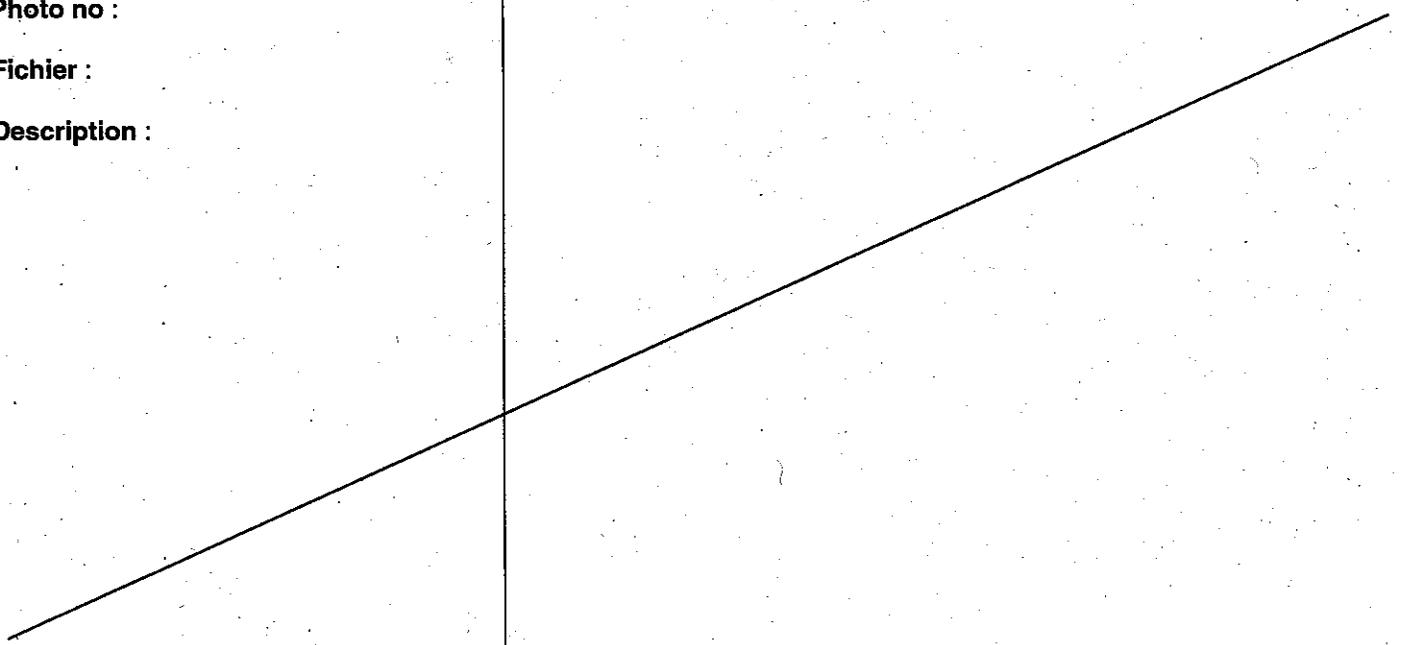
Idem photo # 5.



Photo no :

Fichier :

Description :



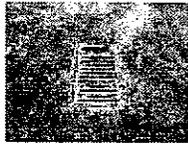
Photos miniatures



DSCN1479.JPG



DSCN1480.JPG



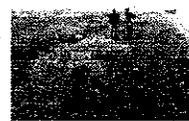
DSCN1481.JPG



DSCN1482.JPG



DSCN1483.JPG



DSCN1484.JPG



DSCN1485.JPG



DSCN1486.JPG



DSCN1487.JPG



DSCN1488.JPG

Direction régionale du Centre de contrôle environnemental
de l'Estrie et de la Montérégie

PAR MESSAGERIE

Longueuil, le 7 novembre 2011

Monsieur Aurèle Labbé
Péto Air Services inc.
611, 6^e Avenue de l'Aéroport
Québec (Québec) G2G 2T4

N/Réf. : 7610-16-01-0529700
400869266

Objet : Déversement de carburant du 14 mars 2011 à l'aéroport de Saint-Hubert situé au 5700 route de l'Aéroport à Longueuil (arrondissement de Saint-Hubert)

Monsieur,

La présente concerne le sujet cité en objet.

Vous avez mandaté la compagnie **Articles 23-24 de la L.A.D.** pour procéder à des travaux de décontamination suite au déversement de carburant survenu le 14 mars 2011 en bordure d'une piste d'atterrissage à l'aéroport de Saint-Hubert.

Nous vous demandons de nous faire parvenir une copie du rapport ayant été produit suite aux travaux de décontamination, et ce, d'ici au 28 novembre 2011.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez communiquer avec M^{me} Marie-France Dupuis au 450 928-7607, poste 292 ou par courriel à marie-france.dupuis@mddep.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Marie-France Dupuis
Technicienne

MFD/mfd

Direction régionale du Centre de contrôle environnemental
de l'Estrie et de la Montérégie

PAR MESSAGERIE

Longueuil, le 7 novembre 2011

Monsieur Michel Beaudoin
Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil
5700, route de l'Aéroport
Longueuil (Québec) J3Y 8Y9

N/Réf. : 7610-16-01-0529700
400867017

Objet : Déversement de carburant du 14 mars 2011 à l'aéroport de Saint-Hubert situé au 5700 route de l'Aéroport à Longueuil (arrondissement de Saint-Hubert)

Monsieur,

La présente fait suite à notre inspection du 26 août 2011 et concernent le sujet cité en objet.

Lors de cette visite, vous nous avez confirmé que la compagnie [Articles 23-24 de la L.A.D.] avait procédé à des travaux de décontamination suite au déversement de carburant survenu le 14 mars 2011 en bordure d'une piste d'atterrissage à l'aéroport de Saint-Hubert.

Nous vous demandons de nous faire parvenir une copie du rapport ayant été produit suite aux travaux de décontamination, et ce, d'ici au 28 novembre 2011.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez communiquer avec M^{me} Marie-France Dupuis au 450 928-7607, poste 292 ou par courriel à marie-france.dupuis@mddep.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Marie-France Dupuis
Technicienne

MFD/mfd

Direction régionale
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958
Internet : <http://www.mddep.gouv.qc.ca>

Bureau régional de Longueuil
201, place Charles-Le Moine, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607
Télécopieur : 450 928-7625

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S 5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Compte rendu de conversation téléphonique

Date : 18 avril 2007

Heure : 15 h 33

N° de téléphone : (450) 445-4444

Nom de l'interlocuteur : 53-54

Représentant de : Air Richelieu

Municipalité : St-Hubert

Objet : Rejet de carburant lors du test avant vol

N/Réf. : 7610-16-01-0996500

Résumé de la conversation

Je contacte 53-54. On lui mentionne que le plaignant qui m'avait informé du rejet de trop plein de carburant, m'informe qu'il y avait rejet de carburant lors du test avant vol. M. Chaboulay me confirme qu'effectivement, une petite quantité de carburant est rejetée après que le pilote en ait vérifié la qualité. Il me dit qu'il verra d'abord avec la direction ce qu'il peut faire. Je lui recommande de laisser un contenant dégradable et accessible facilement, sur un abri (3 murs, toit et plancher formant un bassin de rétention). Il me dit qu'il en discutera avec ses supérieurs. Pour ce qui est du trop plein lors du remplissage, il me dit qu'ils ont sensibilisé de nouveau 23-24. Je le remercie.

Annick Abel

Annick Abel

Direction régionale
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : (819) 820-3882
Télécopieur : (819) 820-3958
Internet : <http://www.mddep.gouv.qc.ca>

Bureau régional de Longueuil
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : (450) 928-7607
Télécopieur : (450) 928-7625

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : (450) 534-5424
Télécopieur : (450) 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Saint-Timothée (Québec) J6S 5A3
Téléphone : (450) 370-3085
Télécopieur : (450) 370-3088



Compte rendu de conversation téléphonique

Date : 13 avril 2007

Heure : 13h01

N° de téléphone : ()

Nom de l'interlocuteur : aut.53-54

Représentant de :

Municipalité :

Objet : Air Richelieu

N/Réf. : 7610-16-01- 0946500

Résumé de la conversation

aut.53-54 me contacte après que je l'aie invité à le faire suite à nos derniers courriels. Je lui ai dit que je croyais que nous n'arrivions pas à nous comprendre et que de vive voix, nous y parviendrions probablement plus facilement. Il m'explique alors qu'à chaque vol, le pilote doit vérifier la qualité de l'essence. Il laisse écouler une petite quantité de carburant (à 2-3 cm) dans un petit contenant afin d'en valider la qualité et s'assurer qu'il n'y a pas d'impuretés. Une fois que le pilote a validé la qualité de son carburant, il la rejette sur le sol. Il me dit que contrairement à certains aérodromes, il n'y a pas de récipient disponible pour la récupération du carburant après les pilotes le rejettent sur le sol. Pour ce qui est du rejet du carburant lors du remorquage des avions, il convient que c'est plutôt minime. Je lui dis que j'ai compris la situation mais comme le rejet de carburant par le pilote n'a pas été constaté lors de l'inspection, je ne peux que faire des recommandations à l'entreprise afin qu'ils rapportent des correctifs.

Annick Abel

Annick Abel

Direction régionale
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : (819) 820-3882
Télécopieur : (819) 820-3958
Internet : <http://www.mddep.gouv.qc.ca>

Bureau régional de Longueuil
201, place Charles-Le Moine, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : (450) 928-7607
Télécopieur : (450) 928-7625

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : (450) 534-5424
Télécopieur : (450) 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Saint-Timothée (Québec) J6S 5A3
Téléphone : (450) 370-3085
Télécopieur : (450) 370-3088



Direction régionale du Centre de contrôle environnemental
de l'Estrie et de la Montérégie

RAPPORT D'INSPECTION

N/DOSSIER : 7610-16-01-0996500

DATE INSPECTION : 14 décembre 2006

HEURE : - Arrivée : 10h45

- Départ :

DATE DE RÉDACTION : 27 décembre 2006

NUMÉRO D'INTERVENTION: 300329138

1. IDENTIFICATION

INSPECTEUR/INSPECTRICE : Annick Abel
ACCOMPAGNÉ(E) DE :

LIEU INSPECTÉ

ADRESSE POSTALE (si différente)

3971830 CANADA INC.
Air Richelieu
5800, route de l'Aéroport
Saint-Hubert (Québec) J3Y 8Y9

PLAIGNANT(E) :

NOM/ADRESSE

TÉLÉPHONE

* Voir au dossier

Rencontré(e) : oui non N/A

PERSONNE(S) RENCONTRÉE(S) :

NOM/FONCTION

TÉLÉPHONE

art. 53-54

PIÈCE(S) ANNEXÉE(S) :

PHOTO(S)

CROQUIS

CARTE(S)



Nombre

ÉCHANTILLONS

EAU

AIR

SOL

FLORE

FAUNE

DÉCHETS



AUTRE(S)

Précisez :

BUT(S) : Vérifier le bien fondé de la plainte du 7 décembre 2006 relativement au rejet de trop plein de carburant sur le sol.

2. DESCRIPTION DE L'INSPECTION

Arrivée à la réception de l'entreprise, je me suis présentée et j'ai demandé à rencontrer le responsable de l'entreprise. On m'a référé à §3-54 en me mentionnant qu'il serait en mesure de répondre à mes questions et me guider sur le site. Le responsable de l'entreprise étant présentement en réunion. Après m'être présentée, j'ai expliqué à §3-54 le but de l'inspection. Ce dernier m'informe que s'il ne peut pas répondre à toutes mes questions, je pourrai m'adresser à M. Thierry Dugrippe, le directeur. Il m'informe également que M. Richard Blackburn est le président de l'entreprise.

§3-54 m'informe que l'entreprise est en opération depuis 1990 et qu'elle donne de la formation pour pilotes d'avion. Il y a environ employés. Les instructeurs sont indépendants. L'entreprise est ouverte entre 23-24 à tous les jours. Elle est fermée du 23 décembre au 8 janvier. L'entreprise possède avions. Sur son terrain, il y a en plus, quelques avions qui y sont stationnés et qui n'appartiennent pas à l'entreprise.

§3-54 me dit que la maintenance et l'entretien des avions est réalisé par l'entreprise au 23-24. Les avions y sont envoyés et c'est cette entreprise qui réalise l'entretien. Par conséquent, Air Richelieu ne génère pas d'huiles usées ou autres matières dangereuses résiduelles.

Un bâtiment sur les lieux sert à réchauffer les avions par période de froid et pour les déglacer. Il n'y a pas d'entreposage de matières dangereuses résiduelles.

J'ai demandé à §3-54 quelle est la procédure pour faire le plein des avions. Il me dit que c'est un camion de l'entreprise 23-24 qui fait le plein des avions. Il me montre justement le petit camion-citerne qui se dirige vers un avion pour faire le plein. Nous l'avons observé d'un peu plus loin. Aucun déversement de carburant n'a été constaté. §3-54 me montre la sortie du trop plein de carburant (Photos # 1 et 2). Advenant que trop de carburant soit ajouté, du carburant pourra s'écouler par ce trop plein et tomber sur le sol asphalté. Il me dit que ça arrive à l'occasion, en petite quantité mais que l'entreprise responsable de faire le plein des avions 23-24 a été avisée de faire attention pour éviter cette situation. §3-54 me mentionne qu'ils font maintenant attention à ne pas trop remplir les avions et ainsi, éviter que du carburant s'écoule hors de l'avion. Un deuxième avion a été rempli devant nous. Aucun rejet de carburant n'a été observé.

§3-54 me montre une autre valve de sortie située cette fois sous l'avion, derrière la roue avant. Il me dit que de cet endroit s'échappe la vapeur d'huile (Photo # 3). Il me dit qu'il n'y a pas d'écoulement d'huile mais seulement de l'égouttement lorsque le moteur est encore chaud. Sur le sol, à certains endroits, il y a des traces d'huile. Toutefois, le sol est asphalté.

Après lui avoir demandé s'il serait possible de mettre un bac sous l'avion lors du remplissage, afin de récupérer le carburant, ce dernier m'a expliqué qu'il ne croit pas cette solution efficace. Puisque le terrain n'est pas à l'abri du vent, lorsqu'il y a un rejet de carburant, il pourrait être entraîné et ne tomberait que peu souvent dans le bac prévu à cet effet selon lui. §3-54 se dit prêt à sensibiliser de nouveau 23-24 afin de s'assurer que les avions ne soient pas trop remplis et ainsi éviter le rejet de carburant. Il me dit que ce n'est pas dans l'intérêt de personne de rejeter du carburant. Je remercie §3-54 et quitte les lieux.

N/DOSSIER : 7610-16-01-0996500

DATE INSPECTION : 14 décembre 2006

2. DESCRIPTION DE L'INSPECTION (SUITE)

Toutes les photographies incluses à ce rapport ont toutes été prises par moi-même avec un appareil photo numérique de marque Nikon Modèle Coolpix 5100. Les disquettes d'enregistrement de l'appareil sont demeurées en ma possession jusqu'au 14 décembre 2006 où j'ai transféré les photos dans mon ordinateur lequel est protégé par un mot de passe distinct.

Toutes les photos apparaissant au présent rapport sont la fidèle représentation de ce que j'ai vu sur les lieux de l'inspection et aucune n'a été modifiée de quelque manière. Le transfert a été réalisé à l'aide du logiciel d'importation de photos de Windows XP.

N/DOSSIER : 7610-16-01-0996500

DATE INSPECTION : 14 décembre 2006

3. CONCLUSION

L'inspection ne m'a pas permis de constater de rejet de trop plein de carburant sur le sol. Un petit camion-citerne de 23-24) a fait le plein de deux avions pendant l'inspection. Aucun rejet de carburant n'a été observé. Par contre, 53-54) me dit que ça peut arriver à l'occasion mais, en petite quantité. Selon 53-54) 53-54) il n'est pas possible d'installer des bacs pendant le remplissage des avions. Le terrain n'étant pas à l'abri du vent et le rejet de carburant était de très faible débit, il serait entraîné par le vent et tomberait majoritairement à côté du bac. Toutefois, le sol étant asphalté, les risques de contamination sont diminués. L'entreprise responsable de faire le plein de carburant 23-24) a été avisée de faire davantage attention pour éviter les débordements. 53-54) se dit prêt à sensibiliser de nouveau 23-24) afin de s'assurer que les avions ne soient pas trop remplis et ainsi éviter le rejet de carburant. Il me dit que ce n'est pas dans l'intérêt de personne de rejeter du carburant.

4. RECOMMANDATION(S)

Je recommande la fermeture de l'intervention.

5. VÉRIFICATION

INSPECTÉ PAR : Amir
(signature)

28/12/2006
(date)

VÉRIFIÉ PAR : VW
(signature) 2006-12-28

(date)

COMMENTAIRES DU VÉRIFICATEUR :

N/DOSSIER : 7610-16-01-0996500

DATE INSPECTION : 14 décembre 2006

PHOTO

IDENTIFICATION : Air Richelieu

Photo # : 1
Réf. Numérique : 001
Date : 14-12-2006

Sortie du trop plein de carburant situé sous l'aile.
L'avion vient d'être alimenté en carburant par

art. 23-24



Photo # : 2
Réf. Numérique : 002
Date : 14-12-2006

Idem. Aucun déversement de carburant observé suite au remplissage.



Photo # : 3
Réf. Numérique : 003
Date : 14-12-2006

Sortie située près de la roue avant, pour les vapeurs d'huiles.



Photographié tel que vu par : Amal Ali

Date de rédaction : 20/12/2006

Lavoie, Lise

De: *ant. 53-54*

Envoyé: 7 décembre 2006 11:21

À: Plaintes

Objet: environnement

Bonjour,

Allez donc voir certains aéroclubs de la province qui ne se gênent pas de jeter le trop plein de carburant sur le stationnement de leurs avions lors du contrôle avant vol. Pour n'en nommer qu'un Air Richelieu à St Hubert.

ant. 53-54.

2006-12-07



ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

N° Référence : 7110 16 96 58020 01

T-169901 23 429 ()

Date de l'événement : 99 01 23 Heure : h min N° de photos :
 Organisme impliqué : RNG GERMAIN / GROUPE RNG Tél. : 514 355-3111
 Adresse : 10222 LOUIS-H. LAFONTAINE Poste : []
 Ville : ANJOU Code postal :
 Endroit de l'événement : 5800 BOUL. DE L'AEROPORT Code S.P. :
 Ville de l'événement : SAINT-HUBERT N° de ville : 58020
 Produit en cause : JET FUEL État du produit L/S/G (L)

NON CLASSE	CLASSE	UN: <u>1283</u>
	<u>3e</u>	CAS: <u> </u>

Quantité: Approx.: () Imp.: 2500
 Précise: () Dév.: 2500
 Sans Dév.: () Réc.:

Aspects humains
 Sans Objet: X
 Évacués : Nbre :
 Blessés : Nbre :
 Traités imm. : Nbre :
 Hospitalisés : Nbre :
 Décédés : Nbre :

SECTEUR : Aéroportuaire (X) Commercial () Forestier ()
 Industriel () Minier () Mixte ()
 Portuaire () Résidentiel () Rural () Autres ()

IMPACT: Air () Cours d'eau (X) Infrastructure d'Intérieur ()
 Infrastructure Souterraine (X) Infrastructure de Surface (X) Milieu Naturel (X)

TYPE D'ÉVÉNEMENT : Aérien () Bris d'équipement () Déversement illégal () Ferroviaire () Incendie ()
 Manutention () Maritime () Réservoir (X) Routier () Travaux illégaux () Autres ()

Sommaire (causes de l'événement) : Bris de d'une valve d'un réservoir mobile qui s'est mise sur la piste

Signalé par : MICHEL Origine M. E.F (O/N):
 Organisme : TRANSPORTS CANADA Appel reçu à : 13h25 min
 Tél. : 450 678-6030 [] Date : 99 01 23 Fin de la conversation : 13h30 min

PERSONNES PRÉSENTES SUR LES LIEUX

Sortie : Oui ou Non ()
 Urgence-Environnement : JOCELYNE AUGER Rendu sur les lieux à : 13 h 45 min
 Organisme impliqué : GAE TANO MASSITI / SYLVAIN ROY Quitte les lieux à : 21 h 00 min
 Responsables municipaux : LT. JEAN-LOUIS FRECHETTE SPI ST-HUBERT Temps total : min
 Nbre de sorties : 2
 Catégorie : (1) X (2) (3)
 Demande d'exécution de travaux (O/N) N
 Émissions 115.1 (O/N) N
 Fonds d'urgence (O/N) N Coût
 Mode de traitement: Int () Ext (X) Comb ()
 Autres : ESSO MARC PATRY / RICHARD SIMARD
DONALD ST-LAURENT ENV. CANADA
MICHEL BEAUDOIN TRANSPORTS CANADA
MARCUS BRUCKS AEROCUB MONTREAL
 Transféré à (serv. ou code): Zone (M.T.M) : X
 Sommaire : L'aéroclub de Montréal faisait calibrer
 (Interventions) leur camion-pompe de jet fuel

Signature : Joelyne Auger Date : 99 01 24
 96-04-01

... par la compagnie N.R.C. ~~Canada~~. Le réservoir mobil
 servant à cette opération a été laissé garé en
 bordure de la piste près du 5800 boul. de l'aéroport.
 Pendant la nuit de vendredi à samedi, une valve
 située sous le réservoir a cédé et le réservoir
 s'est vidé sur la piste. M. Brooks de l'aéroport
 a prévenu M. Beaudoin directeur de l'aéroport
 (Transports Canada) qui a avisé Env. Can. et
 Env. Québec.

M. Beaudoin a déjà demandé à art. 23-24
 avec un camion vacuum sur les lieux.

13h 45

Sur les lieux, de l'abortant a été épandu sur la
 piste et l'entrée des égouts pluviaux bloqués pour
 éviter que le fuel qui flotte sur l'eau n'atteigne
 le réseau qui se déverse dans le ruisseau Massé.

Dans un premier temps, j'avisé les municipalités
 de St-Hubert, St-Bruno et Carignan pour savoir
 si le flot est passé sur leur territoire ou la pluie
 abondante de la nuit et la fonte abondante de la
 neige.

15h00 Carignan négatif

St-Hubert aucune trace au niveau de
 l'intersection voie ferrée et 116.

St-Bruno a même vérifié leur station
 de pompage négatif aussi.

Signature :

Joelyne Auger

Date : 990124

URGENCE

ENVIRONNEMENT QUÉBEC

... Bien que difficile à croire, le produit serait
trappé dans le fossé et les tuyaux d'égoût
qui sortent de la base.

Donald St-Laurent remonte le fossé et situe
la nappe à environ 100 m de la route de
l'aéroport, secteur où une opération de récupération
serait très facile. Le phénomène s'expliquerait
par des forts vents (S-E) qui forceraient la nappe
à remonter le courant.

16 h 00

art. 23-24 pompe la nappe qui flotte
sur la piste.

Déploiement de 4 estacades en série doublées
de boudins absorbants.

Installation d'un boudin 8 pouces à l'entrée
du tuyau à l'intersection de la 116 comme
securité.

Début du pompage / demande un camion plus gros.

17 h 20 Départ pour St-Christophe

21 h 00 Retour sur le site / Inspection des autres puits

Environ 160 l. d'hydrocarbures ont été pompés.

21 h 30 Fin des opérations, reprise à 9h30 demain

99-01-24 9h30

Pendant la nuit de fortes pluies ont détaché
3 des 4 estacades, cependant les boudins ont réussi
à récupérer tout le produit car on ne trouve
pas de traces en aval. On décide de changer
les boudins car il y a encore du produit qui
sort du tuyau du côté ouest.

Signature : Joelyne Auger Date : 99-01-24

URGENCE

ENVIRONNEMENT QUÉBEC

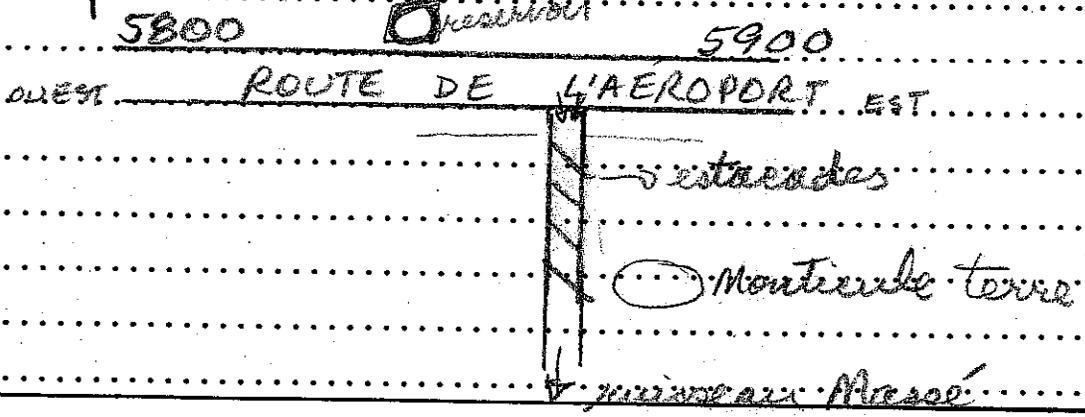
ant. 23-24 n'a plus de boudins en stock et les démarches pour en obtenir n'ont rien donné. Je communique avec le S.P.I. à Beloeil qui sont prêts à en fournir à condition qu'ils soient remplacés.

11 h 00 M. Donald St-Laurent en compagnie de M. Beaudoin ont inspecté le réseau et il semble qu'il ne reste plus de produit. En effet, à la sortie l'eau est claire, il ne reste que des filaments qui sont le long des parois du tuyau.

Tous les boudins saturés ont été eulérés. 2 séries de boudins neufs sont installés à la sortie du tuyau ouest pour tenter de récupérer ce qui reste en surface de l'eau dans l'estacade. Les estacades sont retirées. Le boudin à la jonction de la 116 reste en place.

M. Beaudoin fera un suivi lundi et les derniers boudins devraient être retirés avant que le gel ne prenne.

12 h 30 Départ



Signature: Philippe Auger Date: 990124

URGENCE

ENVIRONNEMENT QUÉBEC



Direction régionale de la
Montérégie-Environnement

Longueuil, le 8 juin 1995

Madame Louise Alarie
Groupe des aéroports
Transports Canada
700, Leisgh Capréol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7

N/Ref.: P 7610-16-01-0 5297 00

Objet: Terrain contaminé du 5700, route
de l'Aéroport à Saint-Hubert

Madame,
La présente fait suite à notre conversation
téléphonique d'aujourd'hui à propos de sol
contaminé au niveau de la plage B-C tel
que définie dans le document intitulé
"Politique de réhabilitation des terrains
contaminés" (Ministère de l'Environnement
du Québec, 1988).

201, place Charles-Lemoyne Téléphone : (514) 928-7607
Bureau 2.05, 2^e étage Télécopieur : (514) 928-7625
Longueuil (Québec)
J4K 2T5

Les options de gestion possibles d'un sol contaminé excavé dont le niveau de contamination est la plage B-C sont définies dans le document intitulé "Lignes directrices d'intervention lors de l'enlèvement de réservoirs souterrains ayant contenu des produits pétroliers" (Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, 1994) à la page 64. Ces options sont au nombre de deux. L'option 1 est l'entreposage et le traitement dans un lieu autorisé. L'option 2 est, si l'option 1 est irréalisable, l'utilisation dans un lieu d'entoussissement sanitaire comme matériel de recouvrement.

J'ajouterais que le propriétaire du sol est responsable de l'acheminement du sol contaminé à l'endroit approprié et doit faire la preuve auprès du ministère de l'Environnement et de la Faune qu'ils ont bien été reçus au lieu de destination.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie de recevoir, Madame, mes salutations distinguées.

Serge Rainville
 Serge Rainville, ing.
 Chargé de dossiers
 Service du milieu industriel

Étudié par: Serge Rainville, ing.
 Recommandé par: [Signature]

URGENCE

ENVIRONNEMENT QUÉBEC

ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

T-16-940718 169

1/2

Date de l'événement : 940718 Heure : ___ h ___ min

Catégorie d'urgence : 3 2 ___ 1 ___

Org. impl. : TRANSPORTS CANADA

Tél. : _____

Adresse : _____

Endroit de l'acc. : AEROPORT DE ST-HUBERT
(GARAGE)

N° de Ville : 58020

Ville : SAINT-HUBERT

Produit en cause <u>MAZOUT</u>	État du produit L/S/G (<u>L</u>)			QUANTITÉS ¹⁰⁰⁰	
	Non classifié	Classification <u>3.2</u>	ONU(UN)NA- <u>1202</u>	Imp. : _____	Dév. : <u>1000</u>
				Rec. : <u>1000</u>	Sans dév. : _____
				ORGANISMES AVISÉS (O/N) _____	
				DGSC ___ USP ___ AUTRES ___	

CONTAMINATION			Explications : <u>FUITE D'UN RÉSERVOIR DE 1000 GALLONS D'HUILE A CHAUFFAGE</u>
Eau	Air	Sol <u>X</u>	

Type d'acc. : Route : ___ Ferro : ___ Marit : ___ Aérien : ___ Réser : Dév. sauvages : ___ Autres : ___

Explications : ENLEVEMENT D'UN RESERVOIR SOUTERRAIN

Signalé par : LOUISE ALARIE

Appel reçu à : 14h 50min

Organisme : TRANSPORTS CANADA

Tél. : 678-6030 Date : 940718

PERSONNES PRÉSENTES SUR LES LIEUX

Sortie (O/N) (<u>N</u>)	Émission d'un certificat d'urgence (O/N) (___)		
Urgence-Environnement Québec : _____	Rendu sur les lieux à ___ h ___ min		
	Quitte les lieux à ___ h ___ min		
Représentant de la cie impliquée : _____			
Responsables municipaux : _____			
Autres : _____			
Transféré à : <u>ENV. CAN.</u>	N° de circulation : _____	ZONE : _____ X : _____ Y : _____	PÉRIODE DE TRAITEMENT Int. <input checked="" type="checkbox"/> Ext. ___ Comb. ___

COMPTE RENDU DE L'ÉVÉNEMENT : Demande notre avis sur l'opportunité d'installer des puits d'observations.

Signature : Jocelyne Auger Date : 940718

Le réservoir a été enlevé... la contamination
recupérée... Le Consultant Benoit Dagenais
propose l'installation de 2 puits d'observation
à proximité et d'une membrane géotextile
pour isoler la contamination (C+) demeurant
sous la fondation du garage.

Les autres parois sont conformes... le fond est
constitué d'argile... cependant la fondation du
garage est constituée de pierres concassées où
l'huile aurait pu facilement s'infiltrer.

Je suggère un forage d'exploration à proximité
de la contamination à l'intérieur du garage.

Chantal Ducharme d'Environnement Canada
va référer le dossier à M. André Pelletier
spécialiste en sol et déchets.

Signature :

Joelyne Auger

Date :

940718

URGENCE

ENVIRONNEMENT QUÉBEC

ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

N°. Référence : 7110-16-11-58020-01

Archives N° :

Date de l'événement: 14 mars 2011

Heure : 17:00

Nb de photos : 0

Organisme impliqué : Dash-L

Tél. ()

Adresse : 5700, route de l'aéroport

Poste: []

Ville : Saint-Hubert

Code postal:

Endroit de l'événement : Piste d'atterrissage

Code S.P.:

Ville de l'événement : Saint-Hubert

N°. de ville : 58020

Produit en cause : Carburant aviation type A (Jet A)

État du produit L/S/G: (L)

CLASSE	U.N.:
	C.A.S.:

Quantité: Approx Imp.: 18000 L
Sans Dév.: Dév.: 17600 L
Réc.: 17500 L

Aspects humains

Sans Objet:

Évacués : Nb.:

Blessés : Nb.:

Traités imm. Nb.:

Hospitalisés : Nb.:

Décédés : Nb.:

SECTEUR : Aéroportuaire

Autres/Mixte :

IMPACT : Air

Cours d'eau

Infrastructure d'Intérieur

Infrastructure Souterraine

Infrastructure de Surface

Milieu Naturel

Aucun

TYPE D'ÉVÈNEMENT : Routier

Sommaire (causes de l'événement) :

Le renversement d'un camion-citerne de jet-fuel catégorie A près de la piste d'atterrissage du coté sud de l'aéroport a provoqué le déversement d'environ 17 600 litres de carburant sur le sol entourant

Signalé par : Mme Marie-Pierre Raymond

Origine M.E.

Organisme : Environnement Canada

Appel reçu à : 20:47

Tél. : (514) 668-7983

Date : 15 mars 2011

Fin de la conversation 20:55

PERSONNES PRÉSENTES SUR LES LIEUX

Sortie Date de sortie:

Urgence-Environnement : Pierre Lévesque

Rendu sur les lieux à : 07:45

Organisme impliqué: Dash-L; M. Michel Beaudoin; 450-678-6030

Quitte les lieux à : 08:45

Articles 23-24 de la L.A.D. et c

Responsables municipaux: Pompiers de Longueuil

Temps total: min

Nb de sorties: 0

Catégorie : 1

Autres:

Demande d'exécution de travaux

Émissions 115.1

Fonds d'urgence Coût:

Pér. de traitement: Int.

Transféré à (serv. ou code): IND

Zone (M.T.M): X:

Y:

Sommaire :
(Interventions)

J'ai essayé de contacter mme [redacted] entre 21h00 et 22 h00 le 14 mars 2011. Ce fut impossible car il n'y avait pas de réponse, ni de répondeur au numéro donné. Par après vers 01h12 le mardi 15 mars 2011 j'ai reçu un autre appel de notre centrale d'urgence me demandant de rappeler les pompiers de Longueuil, à l'aéroport de St-Hubert pour ce déversement. Vers 01h30, M. Michel Huguierot, chef des pompiers, à qui j'avais laissé un message, m'a rappelé. Il m'a dit alors que ses pompiers s'occupaient du déversement en attendant une compagnie de récupération qui était supposée arriver sur les lieux bientôt. Il m'a dit qu'environ 18 000 litres d'essence avaient été répandus sur le sol de l'aéroport, à l'intérieur du terrain de l'aéroport, mais que la municipalité de Longueuil n'avait pas encore fourni le plan des interconnexions des fossés et canalisations pluviales. Il m'a dit aussi qu'une compagnie avait récupéré près de 400 litres de carburant dans la citerne du

Signature: Pierre Lévesque

Date : 15 mars 2011



ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

camion lorsqu'elle fut remise sur ses roues. M. Michel Huguiret n'a pas pu me donner alors le nom ni le numéro de téléphone du récupérateur [Articles 23-24 de la L.A.D.] qui avait été appelé. J'ai donc attendu le lendemain matin pour aller constater à la clarté l'étendue du déversement.

Le mardi matin 15 mars 2011, j'ai inspecté le pourtour des fossés pluviaux encerclant tout l'aéroport, par les rues Clairevue, de La Savane et Route de l'aéroport. Je n'ai pu alors sentir aucune odeur de carburant. Je n'ai pas pu voir le fond des fossés car la neige et la glace recouvraient sur plusieurs centimètres de profondeur tous ces fossés. Je n'ai pu apercevoir non plus des équipements de récupération ou des camions de pompier.

De retour au bureau de Longueuil, j'ai pu contacter M. Sylvain Deschamps, chef opérateur des pompiers de Longueuil. Il m'a donné le nom du récupérateur [Articles 23-24 de la L.A.D.] et ses coordonnées téléphoniques ([Articles 23-24 de la L.A.D.]).

Lorsque je l'ai contacté vers 11h00 le Mardi 15 mars 2011 [Articles 23-24 de la L.A.D.] qui était encore sur les lieux du déversement, m'a confirmé qu'ils avaient récupéré la neige contaminée dans des conteneurs et pompé près de 6 000 gallons de concentré de carburant; il m'a dit aussi que le sol sous la neige était gelé et donc que le carburant n'avait pu pénétrer dans le sol. Il m'a dit qu'il avait fait placer des boudins absorbants au point de rencontre entre le fossé pluvial de l'aéroport et le fossé pluvial coté nord longeant la route 116 (voir mon schéma en annexe). J'ai ensuite contacté M. Michel Beaudoin de la compagnie DASH-L responsable du déversement. Il m'a confirmé qu'il avait donné mandat à la compagnie [Articles 23-24 de la L.A.D.] pour décontaminer la surface contaminée et que le tout devrait être terminé d'ici quelques jours. Je lui ai d'ailleurs demandé alors de faire décontaminer le terrain avant les pluies prévues pour le Mercredi 16 mars 2011; il m'a dit qu'il le ferait.

Mercredi le 16 mars 2011 je suis allé inspecter les travaux de confinement et de décontamination. Sur les lieux du déversement, j'ai constaté que l'eau de fonte de la neige non contaminée se rendait encore sur le sol encore contaminé. L'estacade placée tout de suite à la sortie du tuyau galvanisé passant sous la route de l'aéroport coté ouest, laissait s'échapper un peu de carburant; cela était causé par la trop grande turbulence à la sortie du tuyau; j'ai donc demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire construire un premier barrage à environ 40 mètres en aval du tuyau et un deuxième barrage à 200 mètres en aval du même tuyau; je lui ai aussi demandé de construire une tranchée sur le terrain du déversement pour empêcher les eaux de fonte de se contaminer avec le sol de surface.

Le lendemain Jeudi le 17 mars je suis retourné sur les lieux. Les deux barrages en bois étaient construits en travers du fossé au endroits que j'avais demandé, mais l'estacade laissait encore s'échapper un peu de carburant. La tranchée de séparation des eaux sur les lieux du déversement n'avait pas encore été excavée. [Articles 23-24 de la L.A.D.] m'a dit alors que c'était parce que la pépinière n'était pas encore arrivée; j'ai ensuite inspecté avec lui les grillages qui surplombaient la conduite d'égout pluvial souterrain longue de 200 mètres et passant sous les pistes de l'aéroport. Une odeur de diesel en sortait. Cette conduite se jetait ensuite dans le fossé pluvial à environ 50 mètres du coté est de la route de l'aéroport. À ce point j'ai noté la présence de carburant à la surface du fossé pluvial. Cela m'a amené à penser qu'une certaine quantité de carburant avait été emprisonnée dans la conduite d'égout pluvial souterraine. J'ai donc demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire nettoyer cette conduite; il m'a dit qu'il le ferait dès que la tranchée de séparation serait construite. J'ai aussi demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire prélever un échantillon d'eau représentatif dans le fossé pluvial, en aval du dernier barrage et de la dernière estacade, tout près de la route 116. Il a donné consigne à un de ses techniciens de le faire. J'ai aussi prévenu [Articles 23-24 de la L.A.D.] qu'il risquait d'y avoir beaucoup d'eau dans le fossé pluvial le soir même vu les fortes pluies annoncées et la température de plus de 11 degrés centigrades qui accélérerait la fonte.

Le Vendredi 18 mars en fin d'après midi, j'ai constaté sur les lieux que les deux barrages de bois s'étaient effondrés, mais que l'estacade immédiatement à la sortie du tuyau galvanisé sous la route de l'aéroport était encore en place et retenait la majorité du carburant de surface. L'eau dans le fossé pluvial avait monté d'au moins 1 mètre et il y avait une nappe de carburant sur toute la surface de l'eau dans le fossé pluvial sur une distance de 200 mètres entre la première et la deuxième estacade. La deuxième estacade, du à la montée soudaine de l'eau dans le fossé pluvial ne couvrait plus la pleine largeur du fossé et laissait donc s'échapper du carburant. [Articles 23-24 de la L.A.D.] m'a expliqué que dans la nuit de Jeudi à Vendredi, il y avait eu de fortes pluies qui s'étaient écoulées sur la surface de sol où avait eu lieu le déversement et ces pluies avaient aussi entraîné près de mille litres de carburant qui était retenu dans la conduite d'égout pluvial souterraine; heureusement l'estacade près de la route de l'aéroport, avait contenu ce carburant et [Articles 23-24 de la L.A.D.] avait pu le récupérer à l'aide du camion pompe. J'ai alors demandé à [Articles 23-24 de la L.A.D.] de faire reconstruire les deux barrages mais en terre avec des conduites de plastique au fond pour évacuer l'eau le but étant de ralentir la vitesse d'écoulement de l'eau et permettre la remontée du carburant à la surface. [Articles 23-24 de la L.A.D.] m'a dit que les résultats d'analyse de l'échantillon d'eau qui avait été prélevée serait disponible en fin d'après midi. Cependant vers 18 heures, ce Vendredi 18 mars je n'ai pu rejoindre à deux reprises l'hydrogéologue engagé par [Articles 23-24 de la L.A.D.]

Le lendemain Samedi le 19 mars, j'ai constaté que les deux barrages de terre étaient en place et ralentissaient beaucoup le courant; il y avait très peu de flaques de carburant à la surface du fossé pluvial et aucune trace de carburant s'écoulant après la deuxième estacade le long de la route 116. J'ai aussi pu avoir l'analyse [Articles 23-24 de la L.A.D.] du rapport d'analyse de l'échantillon d'eau. La concentration d'hydrocarbures pétroliers détectée était de 1,7 ppm, celle des divers HPA près de 0,01 ppm et celle des HMA près de 0,2 ppm. Comme ces concentrations étaient très faibles et seraient diluées d'au moins 100 fois en atteignant le bassin de Chambly, il n'y avait pas lieu d'améliorer le traitement de l'eau après la deuxième estacade. Ce jour là l'eau dans le fossé pluvial avait baissé de 0,5 mètres et j'ai jugé qu'elle devrait baisser encore plus le lendemain du aux températures de zéro prévue et l'absence de précipitations.

Le lendemain Dimanche le 20 mars, j'ai constaté qu'il n'y avait personne sur les lieux et que le niveau d'eau dans le fossé avait encore baissé et que l'eau à sa surface était gelée. Les barrages et les estacades étaient encore en place et fonctionnels et il n'y avait aucune trace d'hydrocarbure à la surface de l'eau dans le fossé pluvial le long de la route 116. J'ai alors appelé [Articles 23-24 de la L.A.D.] et lui ai demandé de faire nettoyer en première priorité la conduite souterraine du réseau pluvial le lundi matin 21 mars avant midi. Il m'a dit qu'il le ferait et qu'il commencerait aussi

Signature: Pierre Lévesque

Date : 15 mars 2011

ACCIDENT TECHNOLOGIQUE

à excaver ce jour là le sol contaminé à l'endroit du déversement.
Pierre Levesque. Spécialiste en sciences physiques.

Signature: Pierre Lévesque

Date : 15 mars 2011



Longueuil, le 19 décembre 2008

Monsieur Robert Marier, géo.
Biogénie S.R.D.C. inc.
1140, rue Lévis
Lachenais (Québec) J6W 5S6

N/Réf. : 7610-16-01-0529700
300476352

Objet : Autorisation à éliminer des sols contaminés en vertu de l'article 4.1°c) du
Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés [Q-2, r.6.01]

Monsieur,

Nous avons bien reçu par courriel les 12 et 19 décembre 2008, votre demande d'autorisation relativement à l'élimination d'environ 600 tonnes métriques de sols contaminés au-delà des normes de l'annexe I du Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC). Ces sols, contaminés principalement en plomb, proviennent du terrain de l'Aéroport de St-Hubert.

Compte tenu qu'il n'existe pas présentement de méthode pour le traitement des métaux dans les sols, nous vous accordons l'autorisation d'éliminer ces sols dans un centre d'enfouissement de sols contaminés autorisé par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Par ailleurs, nous vous demandons de nous faire parvenir une copie des preuves d'élimination

Pour toute question, n'hésitez pas à contacter M. Mathieu Marchand, au (450) 928-7607, poste 284.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le directeur régional,

Pierre Paquin

PP/mm

c.c. : Robert Bertrand, Service des lieux contaminés

Direction régionale
201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 928-7607, p. 284
Télécopieur : 450 928-7755

Bureau régional de Sherbrooke
770, rue Goretti
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone : 819 820-3882
Télécopieur : 819 820-3958

Bureau régional de Bromont
101, rue du Ciel, bureau 1.08
Bromont (Québec) J2L 2X4
Téléphone : 450 534-5424
Télécopieur : 450 534-5479

Bureau régional de Valleyfield
900, rue Léger
Salaberry-de-Valleyfield (Québec) J6S 5A3
Téléphone : 450 370-3085
Télécopieur : 450 370-3088

Internet : <http://www.mddep.gouv.qc.ca>

Courriel : mathieu.marchand@mddep.gouv.qc.ca

♻️ Ce papier contient 20% de fibres recyclées après consommation.