



Rectifications

CIAM a pris connaissance avec intérêt de tous les mémoires qui ont été déposés à la commission d'enquête du BAPE et souhaite rectifier certaines affirmations relativement à son projet. Le tableau ci-dessous identifie les éléments incomplets ou erronés et apporte les corrections nécessaires.

Mémoire		Observation	
No.	Auteur	Élément à rectifier	Rectification
DM2	Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal	« Ces trains vont transporter un nouveau produit, le kérozène par centaines de MILLIONS de litres par année [...] »	Il ne s'agit pas d'un nouveau produit qui circulera par train sur l'île de Montréal. En effet, les trains provenant de Québec avec du carburant Jet A ou Jet A-1 passent actuellement sur l'île de Montréal.
		« Hors la limite de risque extérieur du premier réservoir, coté ouest, touche un réservoir de la compagnie VOPAK, leur voisin immédiat, ce qui peut provoquer un effet domino de deux parcs de réservoirs, en cas d'incidents. »	Il n'y aura pas de réservoir de carburant Jet A ou Jet A-1 sur le Site 2 (adjacent au site de VOPAK). De plus, l'analyse de risque technologique montre que les installations du Site 2 de CIAM ne sont pas susceptibles de provoquer un effet domino avec les installations du site voisin.
		« [...] ce qui va augmenter le flux et les risques dans cette infrastructure déjà fragilisée [pipeline de PTNI]. »	La capacité du pipeline de PTNI sera inchangée par rapport à la situation actuelle. CIAM va s'ajouter à cette infrastructure, mais PTNI a affirmé qu'il était possible de le faire en respectant les limites déjà autorisées par l'ONÉ pour ce pipeline.
		« Elle n'a fait aucune modification de son projet suite aux recommandations des citoyens. »	CIAM a pris note des commentaires des parties prenantes pour améliorer son projet lorsque possible ou pour améliorer l'étude d'impact. Par exemple, une des options de tracés de pipeline considérées a été rejetée suite à la consultation. Un autre exemple est que les options pour l'utilisation d'autres sites à Montréal-Est ou près de l'aéroport Montréal-Trudeau à Dorval qui ont été recommandés par les parties prenantes ont été évaluées et les raisons pour lesquelles ces sites n'ont pas été retenus sont incluses dans le chapitre 3 de l'étude d'impact.



Mémoire		Observation	
No.	Auteur	Élément à rectifier	Rectification
DM9	Action Environnement Basses-Laurentides	« 3- De Montréal Est à Ottawa : le carburant serait transporté par camions-citernes. »	Le carburant à destination de l'aéroport Ottawa-MacDonald-Cartier transitera d'abord par pipeline jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau, c'est de là que débutera le camionnage vers Ottawa.
		« 4- De Montréal Est à Toronto : le carburant serait transporté par barge autopropulsée sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Hamilton, ensuite par transport ferroviaire de wagons-citernes, de Hamilton à l'aéroport de Toronto. »	Pour l'aéroport Pearson-Toronto, le transport se fera par barge jusqu'à Hamilton puis par camion jusqu'à Toronto ou par train de Montréal-Est à Toronto.
		« [...] accroissement du transport d'hydrocarbures par pétroliers et barge sur le fleuve Saint-Laurent, par le Pipeline Trans-Nord, par transport ferroviaire et par camions citernes »	Aucun accroissement global du transport par train et par camion-citerne n'est prévu. En fait, le projet entraînera une réduction des distances parcourues par ces modes de transport.
		« [...] aucune autre modélisation des pires scénarios n'a été présentée à la population lors des audiences de janvier 2018. Par exemple : séisme, attentat, inondation, incendie, explosion d'un pétrolier, d'une barge autopropulsée ou d'un train de wagons citernes, ou du site des réservoirs du terminal pétrolier. »	Les pires scénarios les plus vraisemblables et ceux demandés par le MDDELCC ont été évalués et présentés dans l'étude d'impact et les documents complémentaires. Ils incluent l'incendie et l'explosion sur les sites, ainsi que des collisions de navires à quai. En ce qui concerne les séismes, considérant l'emplacement du terminal et la nature des sols à cet endroit, d'importants travaux géotechniques sont prévus par CIAM et ceux-ci sont décrits et considérés dans l'étude d'impact.
DM24	Directeur de santé publique de Montréal	« [...] une augmentation de 200 % du volume de kérosène transporté par pipeline à l'aéroport Montréal-Trudeau, une augmentation de la distance parcourue sur le territoire montréalais des convois ferroviaires quotidiens vers l'aéroport Pearson, ainsi qu'une augmentation de la distance parcourue par des camions-citernes sur le territoire montréalais. »	La quantité maximale de carburant qui sera acheminée via le pipeline de PTNI par le projet de CIAM représente environ 50 % du volume qui est présentement acheminé dans le pipeline de PTNI à l'aéroport Montréal-Trudeau par l'approvisionnement local. De plus, la distance parcourue par les convois ferroviaires vers l'aéroport Pearson sera plus courte dans son ensemble, mais spécifiquement pour le territoire montréalais, elle sera similaire car les convois en provenance de Québec traversent actuellement l'île de Montréal. Enfin, la distance parcourue sur le territoire montréalais par les camions-citernes ne sera pas significativement différente de la situation actuelle, mais le nombre de camions-citernes sera grandement diminué.
DM25	Équiterre	« Le projet permet une augmentation de l'offre de carburant qui pourrait entraîner des émissions 300 fois supérieures aux réductions promises par le promoteur dues au changement de part modale de son approvisionnement. »	Ce n'est pas le projet qui permet l'accroissement de l'offre.



À la lecture des mémoires et en fonction des questions qui ont été posées pendant l'audience publique, CIAM constate que le sujet des effets dominos est complexe et souvent mal compris. À cet effet, CIAM préparera et déposera prochainement un document complémentaire visant à assurer une meilleure compréhension des effets dominos associés aux activités qu'elle propose.