

MYTHES ET RÉALITÉS – MAI 2016

PARC DE STOCKAGE DE BELLEDUNE ET RAIL TERMINAL

Vous avez pu entendre:

X MYTHE: *CTI va sillonner le Québec avec des wagons transportant des produits au terminal de Belledune.*

✓ FAIT: CTI ne possède ni exploite des voies ferrées au Québec. Toutefois, CN Rail en possède qui transportent présentement, et sur une base quotidienne, des produits semblables partout au Canada. CN Rail est réglementée par Transports Canada et respecte tous les protocoles de sécurité et environnementaux prévus par Transports Canada. CN Rail n'a pas encore finalisé la route qu'il utilisera pour se rendre au parc de réservoirs et réseau ferroviaire de Belledune.

X MYTHE: *CTI expédiera des produits pétroliers à son usine de Belledune et déterminera le type de wagons à utiliser.*

✓ FAIT: Les clients de CTI détermineront les wagons à utiliser qui devront satisfaire aux normes les plus élevées. À titre de client de CN Rail, lequel est responsable du transport ferroviaire de produits, CTI s'attend à un haut niveau de qualité des services pour expédier des produits au nom de nos clients en toute sécurité. CN Rail n'a pas encore finalisé la route qu'il utilisera pour se rendre au parc de réservoirs et réseau ferroviaire de Belledune.

X MYTHE: *La CTI est responsable du transport des produits sur les navires au Port de Belledune.*

✓ FAIT: CTI est une installation de stockage. Le Port de Belledune est responsable des navires dans les limites de la compétence du Port de Belledune et est régi par Transports Canada ainsi que la Garde côtière canadienne en ce qui concerne la sécurité de tous les navires sur les eaux marines. Le Port de Belledune est une entité distincte du projet et fonctionne indépendamment du projet. À titre d'entité distincte, le Port de Belledune a la responsabilité d'avoir en place des systèmes de gestion environnemental qui prennent comme modèle l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le port est aussi responsable de tous les navires entrant dans le port et est réglementé au niveau fédéral par Transports

Canada. Le Port adhère aussi aux lignes directrices et les règles internationales telles que l'International Ship & Port Security Code (ISPS).

X MYTHE: CTI est responsable et du transport des navires à l'extérieur du Port de Belledune, et dans la baie des Chaleurs ainsi que de la protection du milieu marin.

✓ FAIT: Le parc de réservoirs et réseau ferroviaire de Belledune n'est pas un projet de transport maritime. La sécurité des navires venant et allant des ports du Canada est régie par Transports Canada. Les urgences maritimes sont la responsabilité de la Société de réponse maritime de l'est du Canada (SIMEC). Chaque navire entrant dans les eaux canadiennes est tenu d'avoir une entente avec la SIMEC ainsi que des assurances pour couvrir les frais de nettoyage de déversements.

X MYTHE: *La Construction du projet débutera au cours de l'été 2016.*

✓ FAIT: CTI est toujours à évaluer le projet et est en attente de soutien commercial. CTI n'anticipe pas démarrer la construction avant la fin 2016, au plus tôt, ou au début 2017, avec l'achèvement environ 18 mois après la première pelletée de terre.

X MYTHE: *CTI expédiera 1,2 millions de barils de pétrole par jour dans la première phase et jusqu'à 3 millions barils par jour en phase deux.*

✓ FAIT: La première phase du projet sera probablement composé d'un parc de stockage avec des capacités de stockage de 1,2 millions de barils de pétrole. Il peut y avoir une phase deux qui pourrait consister en une capacité additionnelle de 1,8 millions de barils pour une capacité totale de stockage global de 3 millions de barils. La quantité de produit livré dépendra de la taille des navires mais variera généralement entre 250 000 à 600 000 barils.

X MYTHE: *Le territoire Mi'gmaq a été exclu des consultations. CTI n'a pas retourner les appels aux représentants des Mi'gmaq.*

✓ FAIT: CTI a initialement contacté la Première Nation de Gespagegiag le 7 mai 2014. Depuis ce temps, il y a eu plusieurs tentatives documentées pour communiquer avec les représentants des divers groupes des Premières Nations. Entre autre, le 27 janvier, une réunion s'est tenue avec des représentants pour discuter le projet de CTI. CTI a fait un suivi depuis cette réunion mais n'a reçu aucune réponse.

X MYTHE: *La CTI n'a pas engagé les Premières Nations touchées par le projet.*

✓ **FAIT:** CTI a été active dans des tentatives de communications et d'engagement avec les Premières Nations dans la zone du projet depuis mars 2014. CTI reconnaît la valeur des relations avec les Premières Nations et les approche en toute reconnaissance de l'importance de la relation. CTI s'est engagé à remplir les conditions énoncées dans le certificat de détermination (CDD) d'être un bon voisin à long terme en construisant de solides relations au sein de la communauté et de favoriser un environnement ouvert, une communication et un engagement transparents. Sans être formellement obligé d'engager d'autres communautés, CTI s'est néanmoins engagé à un processus de consultation avec toutes les collectivités, à fournir des informations et des mises à jour du projet, ainsi que de répondre aux questions et résoudre toutes les questions et préoccupations au sujet du projet.

✗ **MYTHE:** *CTI va détruire des terres des Premières Nations, leur territoire, l'eau et la culture.*

✓ **FAIT:** Le parc de réservoirs et le réseau ferroviaire de Belledune se situe sur un terrain de 250 hectares appartenant à CTI, qui ont connu un usage industriel depuis plus de 50 ans. CTI respecte toutes les exigences réglementaires et les pratiques exemplaires afin d'identifier, gérer et atténuer les impacts environnementaux de ses activités. CTI s'est engagé à suivre toutes les règles et les protocoles de sécurité et a mis au point des plans compréhensifs de gestion de l'environnement, des urgences, de sécurité et suivent toutes les exigences visées dans le certificat de détermination.

✗ **MYTHE:** *Le Québec a compétence en matière de détermination du projet de CTI.*

✓ **FAIT:** Le projet de CTI ne se trouve pas au Québec. Il est situé sur un site de 250 hectares au Port de Belledune au Nouveau-Brunswick. L'évaluation des incidences environnementales qui a été soumise au Ministère de l'environnement et du gouvernement local (DELG) du Nouveau Brunswick a été examinée par un jury qui comprenait les paliers fédéral et provincial de gouvernement. Le certificat de détermination a été émis le 17 juillet 2014. CN Rail transportera le produit sur ses voies ferrées au Québec, réglementées par le gouvernement fédéral, tout comme il le fait maintenant sur une base quotidienne. La Province de Québec devrait communiquer directement avec CN Rail si elle a des préoccupations au sujet de la sécurité et des opérations du CN, qui n'est pas une partie du projet de CTI.

✗ **MYTHE:** *La CTI n'a pas eu à réaliser des études environnementales ou d'évaluations d'impact.*

✓ **FAIT:** CTI a enregistré une évaluation d'Impact environnemental (EIE) pour le projet le 11 mars 2014 auprès la Division du développement durable, la planification et l'Impact de la Direction de l'évaluation du Ministère de l'environnement provincial et du gouvernement local du Nouveau-Brunswick. Le certificat de détermination a été émis le 17 juillet 2014. CTI respecte toute la réglementation et les exigences environnementales. CTI s'engage à un haut niveau de responsabilité d'entreprise et adopte une approche proactive de gestion de l'environnement. CTI a mis au point des plans compréhensifs de gestion de l'environnement, des urgences, de sécurité et suivent toutes les exigences énoncées dans le certificat de détermination.

✗ **MYTHE:** *CTI est une ancienne filiale de Predator Oil.*

✓ **FAIT:** CTI est une entreprise du Nouveau-Brunswick, une filiale en propriété exclusive de Predator Midstream, et acquise en août 2014 par Secure Energy Services Inc. qui est maintenant la société mère de CTI.
