

Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada

Mémoire de la Ville de Laval

Déposé dans le cadre du
mandat d'enquête du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Avril 2016



Table des matières

Sommaire de la position de la Ville de Laval au regard du projet.....	3
1. Introduction.....	4
1.1. Présentation de la Ville de Laval	4
1.2. Vision stratégique de la Ville de Laval	4
1.3. Premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval	5
2. Mise en contexte	6
2.1. Considérations générales.....	6
2.1.1 La nécessité du projet.....	6
2.1.2 Les principaux impacts du projet.....	6
2.1.3 L'incidence de l'abandon du projet pour le transport des produits pétroliers	7
2.2. Le tracé.....	8
2.3. Les retombées économiques	10
2.3.1 Les retombées pendant l'exploitation.....	11
2.3.2 Les retombées après l'exploitation	11
2.3.3 Les effets du projet sur le marché québécois et international du pétrole.....	11
3 Préoccupations de la Ville de Laval sur la partie lavalloise du projet	14
3.1. Les préoccupations environnementales	14
3.1.1 Ressources en eau de surface	15
3.1.2 Ressources en eaux souterraines	15
3.1.3 Poisson et habitat du poisson	16
3.1.4 Sols et terrain	16
3.1.5 Végétation et milieux humides.....	17
3.1.6 Faune et habitat faunique	17
3.2. Les préoccupations sociales	18
3.2.1 Occupation humaine et utilisation des ressources	18
3.2.2 Ressources patrimoniales.....	18
3.2.3 Infrastructures et services.....	19
3.3. Préoccupations en matière de sécurité civile et des mesures d'urgence	20
3.3.1 La capacité de détection des fuites	20
3.3.2 La distance entre les vannes d'isolement.....	23
3.3.3 Le temps de réaction	23
3.3.4 Les principales mesures de prévention	24
3.3.5 Les aspects à intégrer aux plans des mesures d'urgence.....	25
4. Les préoccupations globales autour du projet.....	27
4.1. Dans le cas d'une fuite majeure dans la rivière des Outaouais	27
4.1.1 Eau potable.....	27
4.1.2 Milieux sensibles	30
4.1.3 Intervention en cas de déversement.....	30
4.2. Les impacts du projet sur la santé humaine.....	31
4.3. Les impacts du projet sur les cibles d'émission de gaz à effet de serre (GES).....	33
5 Conclusion	36

Sommaire de la position de la Ville de Laval au regard du projet

La Ville de Laval s'oppose à la réalisation du Projet

Oléoduc Énergie Est de la société TransCanada.

La Ville de Laval réitère sa position déjà énoncée dans le cadre de la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Or, cette position n'est pas qu'une simple transposition de la position précédente. Cette position découle d'une réflexion et d'une analyse de nombreux éléments supplémentaires qui ont été soulevés depuis le dépôt du mémoire de la Ville de Laval à la Commission de l'environnement de la CMM et pendant les quatorze (14) séances thématiques d'information de la première partie des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

La principale raison réside dans le fait que la Ville de Laval souhaite préserver la sécurité et la santé de ses citoyens ainsi que la protection de l'environnement sur son territoire. Devant les éléments qui ont été soulevés lors de la CMM et pendant les séances d'information BAPE, force est de constater que le *Projet Oléoduc Énergie Est* ne rencontre pas les attentes de la Ville de Laval en matière de sécurité et de protection du territoire.

Dans une perspective plus large, il faut ajouter à ces inquiétudes qu'aux yeux de la Ville de Laval, les oléoducs s'inscrivent dans le modèle économique encore dominant qui prône l'utilisation des combustibles fossiles, donc non renouvelables. La Ville de Laval préconise plutôt une vision basée sur le développement durable, la diminution des gaz à effets de serre (GES), la réduction de la dépendance à l'automobile, particulièrement en mode solo, la mobilité active des citoyens, l'électrification des transports, la mise en place de mesures efficaces d'économie d'énergie sur le territoire lavallois et le développement des énergies vertes renouvelables. Des orientations qui encadrent les engagements que le Gouvernement du Québec a adoptés dans le cadre de sa *Politique énergétique 2030 – Un virage historique permettant au Québec d'entrer dans l'économie du 21e siècle*.

1. Introduction

1.1. Présentation de la Ville de Laval

Incorporée le 6 août 1965, Ville de Laval fêtait son 50^e anniversaire en 2015. Résultat de la fusion de 14 municipalités, ses 170 000 citoyens d'alors lui conféraient de facto le titre de deuxième plus importante ville du Québec.

Aujourd'hui, sa population a plus que doublé et compte maintenant plus de 420 000 citoyens. Ville de Laval est devenue un centre régional d'activité économique doté d'une structure commerciale très forte et d'une structure industrielle équilibrée et diversifiée. Avec près de 120 000 emplois, l'économie lavalloise constitue maintenant un partenaire majeur de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Malgré sa jeunesse, la collectivité lavalloise a réussi à se doter de tous les instruments nécessaires à une ville dynamique telle que des parcs industriels, des centres commerciaux, une société de transport, une commission scolaire intégrée, un cégep, un hôpital général, des usines de filtration et d'épuration, des parcs récréatifs et de détente, un réseau de bibliothèques, un Centre de la nature, une Maison des arts et une équipe de développement économique dont le dynamisme suscite l'admiration de plusieurs.

Au plan administratif, Laval est à la fois une ville, une municipalité régionale de comté et une région administrative distincte pour le gouvernement du Québec et les divers organismes régionaux qui y œuvrent. Cette situation unique a créé une synergie particulière, à la base même de cette vision enthousiaste de l'avenir lavallois, un milieu de vie de qualité pour ses résidents, un milieu de vie foisonnant d'idées, de projets et de réalisations.

1.2. Vision stratégique de la Ville de Laval

En 2015, la Ville de Laval se dotait d'une vision stratégique¹. Cette vision est d'abord celle du territoire et de la collectivité qui l'habite. Elle s'étend à l'ensemble des acteurs du développement, incluant les citoyens de Laval, les partenaires économiques et les organismes dont l'activité touche les champs de compétence de la Ville. Maître d'œuvre de l'implantation de la vision 2035, la Ville verra à son déploiement sur le territoire lavallois en concertation et en partenariat avec les parties prenantes.

L'énoncé de vision :

« LAVAL, URBAINE DE NATURE »

Grande ville moderne, Laval se déploie dans le respect du bien-être de ses citoyens. Son développement urbain s'harmonise avec la conservation et la mise en valeur de ses milieux naturels.

¹ Pour en savoir davantage sur l'énoncé de vision de la Ville de Laval et accéder aux documents officiels : <http://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/vision-urbaine-de-nature.aspx>

À la grandeur de l'île, ses quartiers chaleureux et son centre-ville attrayant composent une mosaïque vivante avec ses rivières, ses bois, ses parcs et ses terres agricoles. En 2035, Laval est une véritable force urbaine tout en nature.

1.3. Premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval

Le Premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé² de la Ville de Laval adopté le 5 avril 2016 est l'un des premiers outils à concrétiser la vision stratégique "Urbaine de nature" sur l'ensemble du territoire lavallois. Le schéma d'aménagement et de développement est le plus important outil de planification territoriale de Laval. Il trace les lignes directrices de l'organisation physique du territoire, dans une perspective de développement durable, tout en s'inspirant de la vision stratégique. La Ville poursuit ainsi une planification axée sur l'échelle humaine et le développement durable, visant notamment à gérer l'occupation de son territoire de façon écoresponsable.

Parmi ses objectifs, le schéma d'aménagement vise à encadrer les contraintes d'origine anthropique afin de les intégrer dans la planification et la gestion du territoire lavallois, dans une perspective ultime d'assurer la sécurité des biens et des personnes et la préservation de l'environnement. L'implantation de certains équipements ou infrastructures est susceptible de présenter des risques majeurs et des inconvénients notables pour la population, le paysage et l'environnement. Le schéma reconnaît de faire de l'acceptabilité sociale une prémisses à l'implantation de ces équipements et infrastructures, ceux-ci devant servir l'intérêt collectif tout en présentant le moins de risques et d'inconvénients possibles pour le milieu. Le schéma adopte également des conditions réglementaires minimales afin de gérer l'implantation de ces nouveaux équipements et infrastructures sur son territoire.

² Pour en savoir davantage sur le premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval et accéder aux documents officiels : <http://www.repensonslaval.ca/schema-damenagement/>

2. Mise en contexte

2.1 Considérations générales

2.1.1 La nécessité du projet

La première question qui doit être posée sur le *Projet Oléoduc Énergie Est* est : le projet est-il nécessaire? Tout dépend du point de vue. Le projet sert d'abord les intérêts économiques des différents acteurs privés, dont la société TransCanada et les grandes pétrolières des sables bitumineux, intérêts qui s'inscrivent dans le modèle économique dominant. Ce modèle dépend, entre autres, de l'utilisation des combustibles fossiles, donc non renouvelables.

À strictement parler, le projet n'est pas nécessaire pour la Ville de Laval pour qui l'indépendance énergétique de la société québécoise repose à plus long terme sur son potentiel hydroélectrique incluant l'électrification des transports, la mise en place de mesures efficaces d'économie d'énergie et le développement des énergies vertes renouvelables.

Par ailleurs, les Québécois et les Lavallois jouissent déjà d'approvisionnements en pétrole diversifiés (États-Unis (54 %), de l'Algérie (14 %) et de la Norvège (9 %)³ et à prix concurrentiels. Les importations de pétrole brut vers le Québec ont également diminué dans les dernières années, en raison notamment de la fermeture de raffineries, des livraisons par chemin de fer de l'Ouest canadien et de l'inversion de la canalisation 9 d'Enbridge⁴. Aussi, il est peu probable que l'arrivée supplémentaire de pétrole lourd de l'Ouest canadien ait un impact sur le prix à la pompe ou transforme radicalement le contexte actuel des raffineurs québécois.

2.1.2 Les principaux impacts du projet

Les impacts potentiels du *Projet Oléoduc Énergie Est* pour la Ville de Laval sont de trois (3) ordres : les risques d'un sinistre, le morcellement de certaines parties de territoire ainsi que l'impact de la disponibilité accrue et à faible prix d'un combustible fossile. La Ville de Laval considère ces principaux impacts parce qu'ils auront des conséquences directes pour les citoyens et citoyennes de la Ville, que ce soit au niveau de leur santé ou sécurité, leur milieu de vie ou encore leur qualité de vie.

Les risques d'un sinistre

Les sinistres potentiels entourant un oléoduc résident principalement dans un incendie, une fuite entraînant un déversement de pétrole ou une explosion. Tous ces sinistres pourraient avoir un impact majeur sur beaucoup d'éléments vitaux dont :

- la santé et la sécurité physique des citoyens ;

³ Johanne Whitmore et Pierre-Olivier Pineau (2015). « État de l'Énergie au Québec 2016 », chaire de gestion du secteur de l'énergie des HEC Montréal, 2015, p.7

⁴ BAPE (2016). « Commission d'enquête sur le projet oléoduc Énergie Est- section québécoise », *Séance de l'après-midi du 8 mars 2016*, en ligne, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/DT2.pdf, page consultée le 6 avril 2016.

- la qualité de l'eau, de l'air, des sols, de la flore et de la faune ;
- la capacité de produire une eau potable de qualité ;
- l'efficacité des zones agricoles et leur approvisionnement en eau ;
- la qualité de vie des citoyens et des utilisateurs des rivières ;
- la valeur des propriétés à proximité des zones sinistrées ;
- les coûts associés à la sécurité civile, aux mesures d'urgence et aux travaux de rétablissement.

Le morcellement de certaines parties du territoire

La présence d'un oléoduc sur un territoire constitue une infrastructure importante qui a un impact négatif sur le milieu naturel environnant. Cet impact négatif correspond essentiellement à un morcellement du territoire, ayant des conséquences sur la planification et la gestion de ces espaces. La Ville de Laval est préoccupée par le phénomène de fragmentation des écosystèmes, perturbant la santé des écosystèmes, coupant les corridors verts, permettant l'introduction des espèces envahissantes, et augmentant l'effet de bordure.

L'impact de la disponibilité accrue et à faible prix d'un combustible fossile

La Ville de Laval participe à la Table de concertation lavalloise sur la réduction de la consommation de pétrole parce qu'elle est d'avis qu'il faut mettre en place des programmes d'économie d'énergie et tenter de substituer les énergies fossiles par des sources d'énergie propres et renouvelables.

Dans ce sens, l'arrivée d'un projet d'oléoduc à Laval signifiera pour plusieurs un pas en arrière et une certaine contradiction – pour ne pas dire une contradiction certaine – dans la vision d'avenir de cette « ville urbaine de nature » à laquelle la Ville de Laval aspire d'ici 2035.

Un apport économique à mesurer

L'impact économique du *Projet Oléoduc Énergie Est* pour les Lavallois proviendrait surtout de la taxation liée à l'emprise de l'oléoduc sur leur territoire. Dans un rapport commandé par la CMM sur les apports économiques, il a été évalué que Laval bénéficierait d'environ 12 000 \$ en retour de taxe annuellement. Une somme dérisoire qui compensera difficilement les investissements nécessaires en matière de sécurité publique.

2.1.3 L'incidence de l'abandon du projet pour le transport des produits pétroliers

Dans une logique de consommation déclinante de combustibles fossiles, que s'engage à accélérer le gouvernement du Québec dans sa nouvelle politique énergétique⁵, les Québécois auront de moins en moins besoin d'importer de grandes quantités de pétrole. Dans ce contexte, le Québec devient beaucoup moins intéressant pour les producteurs comme marché de raffinage et de consommation de produits pétroliers que comme territoire de transit à destination de marchés d'exportation. Que ce soit par oléoduc, par train ou par bateau, la Ville de Laval est d'avis que

⁵ Gouvernement du Québec (2016). « L'énergie des Québécois, source de croissance. Politique énergétique 2030 ».

chacun des modes de transport devrait faire l'objet du même regard critique de la part des gouvernements.

Ainsi, l'abandon éventuel du *Projet Oléoduc Énergie Est* ne devrait pas mener de façon inévitable à une augmentation du transport de pétrole par d'autres modes, dans la mesure où les Québécois pourraient également s'opposer à une telle augmentation, ou encore exiger des conditions de passage des plus contraignantes.

Quant à l'argument avancé par TransCanada à l'effet que le *Projet Oléoduc Énergie Est* permettrait de remplacer une partie du transport de pétrole par train, notons qu'il a été impossible pour TransCanada, lors de la première partie des audiences du BAPE, de démontrer que son projet allait permettre de remplacer le transport ferroviaire de pétrole en territoire québécois. En fait, il a été souligné que des projets de transbordement de pétrole à partir de wagons-citernes dans l'est du pays auraient toujours cours, indépendamment des projets d'oléoducs. Cette situation a fait dire au président du BAPE Joseph Zayed que les deux (2) modes de transports allaient vraisemblablement continuer de coexister⁶.

2.2 Le tracé

Le tracé proposé prévoit traverser du nord au sud l'île de Laval dans sa partie est. L'oléoduc franchirait donc les deux (2) rivières qui bordent Laval – des Mille Îles et des Prairies –, puis une importante zone agricole et enfin, deux (2) quartiers résidentiels, l'un au nord et l'autre au sud. La figure 1 présente la partie lavalloise du tracé du *Projet Oléoduc Énergie Est*.

À titre informatif, étant donné les éléments énumérés précédemment, le tracé du *Projet Oléoduc Énergie Est* ne respecterait pas, dans son entièreté, les nouvelles dispositions réglementaires accompagnant le nouveau schéma d'aménagement de la Ville de Laval. Ces dispositions réglementaires prévoient qu'« *une nouvelle installation de transport d'hydrocarbures par pipeline ne peut être implantée à moins de 300 mètres d'un usage sensible.* »

La traversée de la rivière des Mille Îles rejoint l'habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles, une aire protégée en vertu du *Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats*. Cet habitat floristique correspond au lit et au littoral de la rivière des Mille Îles, jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux.

L'entrée sur l'île de Laval pourrait se faire en bordure de la maison Therrien, une aire de protection patrimoniale. Par la suite, l'oléoduc traverserait la zone agricole.

⁶BAPE (2016). « Commission d'enquête sur le projet oléoduc Énergie Est- section québécoise », *Séance de l'après-midi du 8 mars 2016*, en ligne, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/DT2.pdf, page consultée le 6 avril 2016.

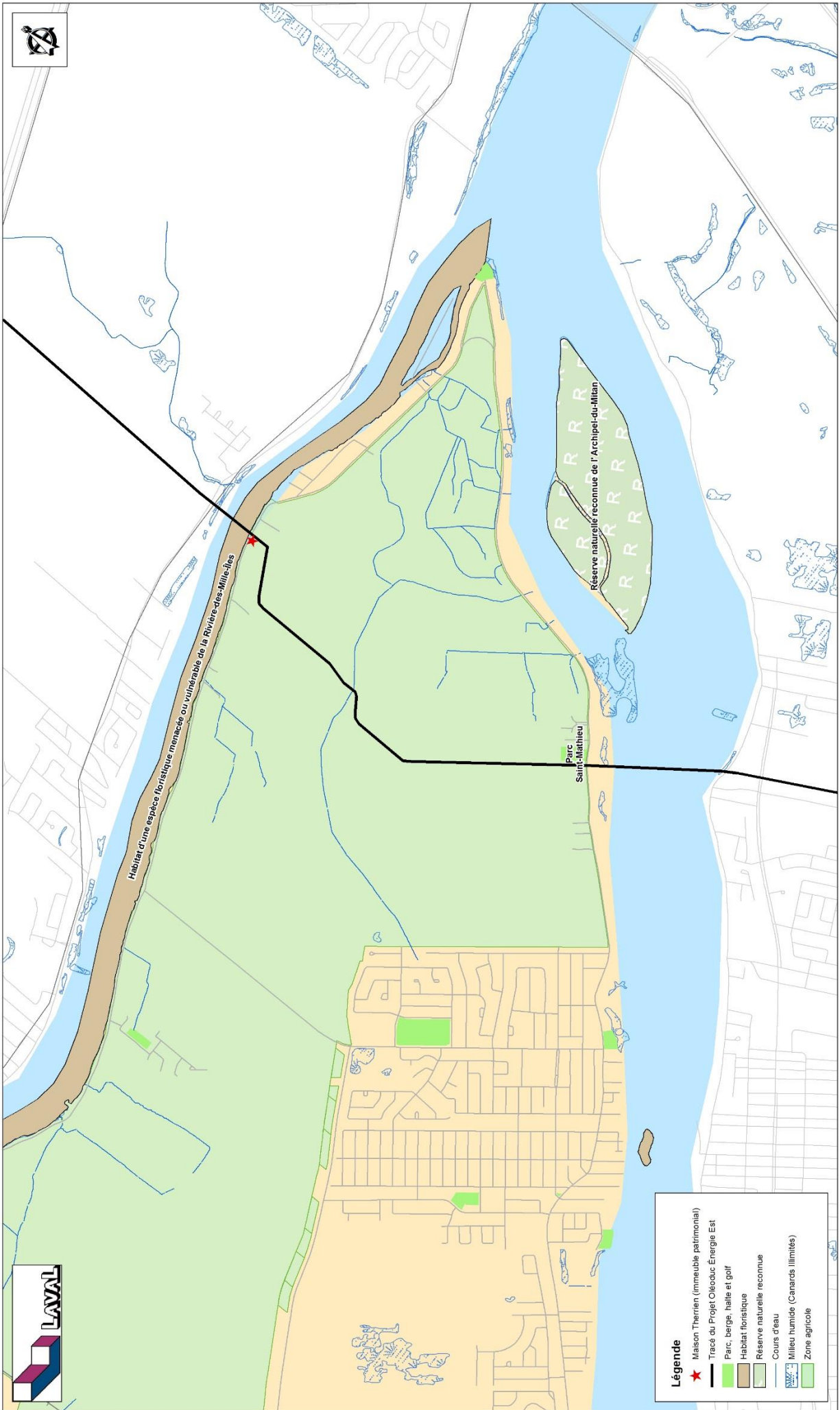


Figure 1 : Tracé lavallois du *Projet Oléoduc Énergie Est*

Le trajet prévoit enfin traverser la rivière des Prairies en amont de l'Archipel du Mitan. Ces îles sont une aire protégée désignée en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel du gouvernement du Québec. On y retrouve également un habitat faunique du rat musqué, une aire protégée désignée en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Ce secteur est reconnu comme habitat d'importance pour plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs. De plus, une frayère de grand brochet et de perchaude, reconnue par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, est localisée dans les chenaux des îles du Mignerou, du Mitan et du Moulin.

Après analyse du tracé, la Ville Laval est particulièrement interpellée par les effets qu'un nouvel oléoduc pourrait, lors de l'étape de construction ou en cas de sinistre, avoir sur l'un ou l'ensemble des éléments suivants :

- les traverses de cours d'eau ;
- les zones aquifères, prioritairement les zones de prise d'eau ;
- les zones densément peuplées ;
- les terres agricoles ;
- les milieux humides ;
- les aires protégées ;
- les sols instables ;
- les habitats d'espèces en péril ;
- les aires patrimoniales ;
- Les zones boisées.

2.3 Les retombées économiques

Bien que les retombées économiques ne fassent pas partie du mandat d'enquête du BAPE dans le cadre des présentes audiences publiques, la Ville de Laval considère que c'est un élément à analyser pour déterminer l'utilité du *Projet Oléoduc Énergie Est*. Utilité qui devient d'autant plus importante à déterminer quand on prend en considération les éléments sensibles énumérés à la section 2.2.

Concernant d'éventuelles retombées économiques positives, TransCanada ne prévoit pas de gains notables par la création d'emplois locaux ou d'argent investis au sein de la collectivité.

D'ailleurs, dans un exercice visant à évaluer l'équilibre entre les retombées et les risques économiques, la Commission de l'énergie de l'Ontario (CEO) a conclu en 2015, à la suite de son analyse du projet :

« Même si près de la moitié du Projet Oléoduc Énergie Est traverse l'Ontario, la CEO estime que l'oléoduc se traduira par des avantages économiques plutôt modestes pour la province. Comme pour tous les oléoducs, les avantages iront principalement à la région produisant les marchandises entrant dans l'oléoduc et la région attirant les marchandises de celui-ci »⁷.

⁷ Commission de l'énergie de l'Ontario, 2015. « Donner la parole aux Ontariens sur le projet Énergie Est – Rapport au ministre », 13 août 2015, p. 87.

Dans le contexte où le projet est censé générer significativement moins de retombées économiques au Québec qu'en Ontario (en raison essentiellement de la construction prévue du Eastern Mainland Pipeline entre Markham et Iroquois, avec pour fonction de maintenir l'approvisionnement en gaz naturel des consommateurs ontariens)⁸, il est légitime de se demander si les risques associés au projet ne sont pas également disproportionnés pour la Ville de Laval et pour le reste du Québec.

2.3.1 Les retombées pendant l'exploitation

Les impacts économiques doivent être analysés selon l'affectation du territoire et la pérennité des usages à long terme. En ce sens, tout couloir stérile devient rapidement un handicap d'utilisation optimal des sols et fiscalement improductif sur un territoire en forte croissance et dans une zone agricole qu'il faut protéger et dynamiser.

Un déversement majeur dans l'est de Laval aurait certainement des impacts humains et financiers pour les propriétés touchées par une contamination importante. La valeur de revente de ces propriétés, incluant les lots agricoles, pourrait être affectée à la baisse sans oublier l'impact direct sur les productions agricoles et les commerces locaux. Le tracé visé par l'oléoduc traverse des terres agricoles en exploitation qui sont parmi les plus productives du Québec, en raison de la qualité des sols et du climat clément présent.

Dans le cas d'un déversement dans la rivière des Outaouais, outre les impacts sur la santé des citoyens et l'environnement, qui seront abordés plus en détail à la section 4.1, l'arrêt de l'approvisionnement en eau potable aurait des impacts économiques. En effet, un manque d'eau potable se solderait par de lourdes pertes pour les commerces et industries lavalloises, à cause de l'arrêt de leurs opérations, sans compter l'impact sur la vie quotidienne des citoyens lavallois.

2.3.2 Les retombées après l'exploitation

Dans la réglementation actuelle, les questions relatives à la cessation d'exploitation d'un oléoduc sont soumises à un autre processus administratif auprès de l'Office national de l'énergie (ONÉ). La Ville de Laval déplore cet état de fait. Elle est d'avis que l'ONÉ devrait intégrer la gestion de fin de vie utile d'un oléoduc dès le début du processus d'évaluation d'un projet afin d'éviter des impacts financiers pour les propriétaires fonciers et les municipalités.

2.3.3 Les effets du projet sur le marché québécois et international du pétrole

Comme l'illustre le paragraphe qui suit, la société TransCanada fait miroiter des avantages économiques attrayants au projet.

« Projet Oléoduc Énergie Est permettrait aux raffineries de l'est du Canada d'accéder à des réserves intérieures de pétrole à moindre coût. Le pipeline leur donnerait la possibilité de restaurer leur viabilité financière en négociant des contrats d'approvisionnement de long

⁸ Selon les prévisions du Conference Board du Canada (TransCanada, 2015. « Analyse économique du Projet Oléoduc Énergie Est », Fiche d'information, décembre 2015, 2 p), 20 % de moins d'emplois seront créés au Québec qu'en Ontario pendant la phase de développement et de construction, et 80 % de moins pendant la phase d'exploitation.

terme. L'oléoduc ouvrirait également de nouvelles voies au Canada pour répondre à la demande mondiale croissante de pétrole. Cela doperait la balance commerciale de notre pays, et renforcerait l'industrie énergétique canadienne qui emploie un demi-million de personnes et génère plus de 20 milliards de dollars en revenus fiscaux. »

Un projet essentiellement pour l'exportation

On compte trois (3) raffineries sur le tracé du *Projet Oléoduc Énergie Est* : Suncor à Montréal, Valero à Lévis et Irving à Saint John, Nouveau-Brunswick. Ces entreprises ont une capacité combinée de raffinage estimée à 702 000 barils par jour (bpj)⁹¹⁰¹¹¹² et s'approvisionnent déjà en grande partie de pétrole provenant des États-Unis. Ayant déjà accès à des sources diversifiées de fournisseurs continentaux et outremer, ces raffineries s'approvisionnent également en pétrole de l'Ouest canadien à travers l'inversion de la ligne 9b de la compagnie Enbridge pour près de la moitié de leurs capacités de production.

Au Québec, les capacités de raffinage combinées des raffineries Suncor et Valero sont, elles, d'environ 402 000 barils¹³¹⁴, ce que confirme TransCanada dans sa dernière modification du *Projet Oléoduc Énergie Est* déposée à l'ONÉ en décembre 2015¹⁵. Avec les quantités provenant de l'inversion de la ligne 9b de la compagnie Enbridge, la capacité de raffinage résiduelle au Québec n'est que d'environ 102 000 bpj pour un éventuel oléoduc comme celui proposé par le projet, pouvant aller jusqu'à 150 000 bpj selon TransCanada¹⁶

Dans les faits, seule la raffinerie Irving semble preneuse de petites quantités du pétrole éventuellement acheminé par TransCanada, des représentants d'Irving ayant indiqué aux audiences du BAPE s'être engagés à raffiner 50 000 bpj provenant de l'oléoduc sur une période de 20 ans.¹⁷ Pour leur part, Suncor et Valero, dont les capacités de raffinage résiduelles demeurent limitées, n'ont manifesté pour le moment aucun intérêt pour le pétrole de cet oléoduc.

Nous constatons ainsi que l'immense partie du pétrole éventuellement transporté par le *Projet Oléoduc Énergie Est* ne semble pas répondre, en volume, à des besoins pressants et concrets de

⁹ Nombre obtenu par l'addition des données obtenues de Suncor (137 000 bpj), Valéro (265 000 bpj) et Irving (300 000 bpj).

¹⁰ Suncor (2016). *Raffinage*, en ligne. <http://www.suncor.com/fr/about/232.aspx>, page consultée le 6 avril 2016.

¹¹ Énergie Valéro (2016). *Raffinerie Jean-Gaulin*, en ligne, <https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery>, page consultée le 6 avril 2016.

¹² Irving Oil (2016). *Raffinage*, en ligne, http://irvingoil.com/fr/operations_partners/operations/raffinage/, page consultée le 6 avril 2016.

¹³ Énergie Valéro (2016). *Raffinerie Jean-Gaulin*, en ligne, <https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery>, page consultée le 6 avril 2016.

¹⁴ Suncor (2016). *Raffinage*, en ligne. <http://www.suncor.com/fr/about/232.aspx>, page consultée le 6 avril 2016.

¹⁵ Energy East Pipeline Ltd., Volume 1: Application Amendment, Overview, Justification and Commercial, Section 7, Commercial, page 7-27.

¹⁶ BAPE (2016). « Commission d'enquête sur le projet oléoduc Énergie Est- section québécoise », Séance de la soirée du 8 mars 2016, en ligne, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/DT3.pdf, page consultée le 6 avril 2016, p.31.

¹⁷ BAPE (2016). « Commission d'enquête sur le projet oléoduc Énergie Est- section québécoise », Séance de la soirée du 8 mars 2016, en ligne, http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/DT3.pdf, page consultée le 6 avril 2016, p. 24.

la part des raffineurs du Québec et que les quantités transportées seraient, en définitive, destinées à l'exportation vers les marchés d'exportation.

Ainsi, dans le meilleur scénario possible, ce sont au maximum 200 000 bpj de pétrole acheminés par le *Projet Oléoduc Énergie Est* qui pourraient être raffinés au Canada (150 000 au Québec et 50 000 au Nouveau-Brunswick), destinant les 900 000 autres à l'exportation outremer, soit plus de 80% du débit proposé par le projet.

Quelques effets de l'effondrement des prix

Par ailleurs, en raison d'une augmentation marquée de la production pétrolière mondiale, les dernières années ont vu les cours internationaux du pétrole s'effondrer, ce qui a incité plusieurs producteurs pétroliers des sables bitumineux canadiens à repousser à plus tard d'importants investissements pour de nouveaux projets d'exploitation¹⁸. En effet, selon les compilations réalisées par l'Association canadienne des producteurs pétroliers, les producteurs ont fait passer leurs projections de production à l'horizon 2030 de 5,2 millions de barils par jour (bpj ; projection de 2013) à 4 millions bpj (projection de 2015) – voir à cet effet le tableau X.

Tableau 1 : Évolution des prévisions de production des sables bitumineux à l'horizon 2030, 2013 à 2015 (en millions de barils par jour)

Année de la prévision	Prévision du niveau de production des sables bitumineux à l'horizon 2030
2013	5,2 M bpj
2014	4,8 M bpj
2015	4 M bpj

Source : Association canadienne des producteurs pétroliers, 2013, 2014, 2015.

Cette révision à la baisse du niveau de production des sables bitumineux diminue considérablement l'attrait économique d'un nouvel oléoduc majeur comme le *Projet Oléoduc Énergie Est*, dont les revenus proviennent des demandes des producteurs. Cela est sans parler de la possibilité que de nouvelles politiques climatiques plus sévères, en lien avec les engagements de la Conférence des parties de Paris 2015 – comme un prix de plus en plus élevé sur le carbone – viennent éroder encore davantage la rentabilité des projets de sables bitumineux à moyen et long termes.

À la lumière des faits abordés dans la présente section, il appert que l'utilité économique du *Projet Oléoduc Énergie Est* est pratiquement inexistante pour le Québec et de manière plus générale, pourrait s'avérer difficile à démontrer au niveau canadien. Considérant que c'est l'argument principal mis de l'avant par les partisans du projet, la Ville de Laval se questionne quant à l'utilité plus globale du projet.

¹⁸ Financial Post, 2015. *Almost \$60-billion in Canadian projects in peril as 'collapse' in oil investment echoes the dark days of 1999*, Yadullah Hussain, 2 janvier 2015, <<http://business.financialpost.com/news/energy/almost-60-billion-in-canadian-projects-in-peril-as-collapse-in-oil-investment-echoes-the-dark-days-of-1999>> (page consultée le 7 avril 2016).

3 Préoccupations de la Ville de Laval sur la partie lavalloise du projet

La présente section s'attarde à la partie lavalloise de l'oléoduc du *Projet Oléoduc Énergie Est* et aborde les préoccupations que la Ville de Laval peut avoir au niveau :

- environnemental ;
- social ;
- sécurité civile et des mesures d'urgence.

3.1 Les préoccupations environnementales

La principale préoccupation environnementale de la Ville de Laval réside dans le risque d'un déversement sur son territoire.

Les prises d'eau des trois (3) usines de production d'eau potable de Laval sont situées en amont de l'oléoduc projeté. C'est dire qu'une fuite n'aurait pas d'impact direct sur les infrastructures de production d'eau potable de Laval. Toutefois, il pourrait en être autrement des prises d'eau agricoles et privées.

La contamination des eaux souterraines, des eaux de surface et des sols à la suite d'un déversement pourrait altérer des ressources biologiques – la faune et la flore – ainsi que des biens et services écologiques rendus par les milieux naturels tels que :

- l'approvisionnement en eau;
- l'habitat;
- la filtration et la purification;
- la qualité de l'air;
- les usages récréatifs et touristiques;
- la régulation des crues et des inondations.

En cas de déversement, il ne faudrait pas se limiter à penser que le pétrole flotterait simplement à la surface de l'eau. En effet, la dissolution et la dispersion du pétrole dans l'eau seront déterminées par la nature même du pétrole ainsi que par les conditions environnementales¹⁹. Ainsi, une partie des produits qui devraient être transportés par le *Projet Oléoduc Énergie Est* et potentiellement déversés en cas d'incident, pourraient s'évaporer ou même se dissoudre dans l'environnement, alors que certaines matières pourraient couler dans la colonne d'eau avant d'être adsorbée par les sédiments²⁰. Par exemple, en examinant la littérature à ce sujet et en prenant le cas du déversement d'hydrocarbures dans la rivière Kalamazoo, Michigan, en 2010, on constate que les pétroles, tels que ceux qui seront transportés par le *Projet Oléoduc Énergie Est*,

¹⁹ http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/EAU15-F.pdf

²⁰ TransCanada, *Projet Oléoduc Énergie Est, Volume 6 : Accidents et défaillances – Section 3 : Section 3 : Caractéristiques du pétrole brut, devenir dans l'environnement, propagation et effets*, septembre 2014.

pourraient couler dans l'eau^{21,22,23}, et possiblement conserver une partie de leurs composés légers tels que les BTEX²⁴.

3.1.1 Ressources en eau de surface

Comme indiqué, le tracé proposé traverse deux (2) rivières ainsi qu'un cours d'eau intérieur. Bien que l'approvisionnement en eau potable se fasse en amont de la partie lavalloise du tracé proposé, ces cours d'eau représentent des milieux récréotouristiques vivants et appréciés des citoyens lavallois.

3.1.2 Ressources en eaux souterraines

Le tracé proposé se trouve dans une zone où les nappes phréatiques sont à leur niveau le plus proche de la surface en territoire lavallois (moins d'un mètre)²⁵, ce qui représente un élément de risque supplémentaire de contamination des eaux souterraines. Or, plusieurs zones de l'est de Laval sont alimentées en eau par des puits privés qui servent à la consommation humaine et à des usages agricoles, notamment pour des cultures maraîchères nécessitant des arrosages fréquents. La contamination de ces puits par des hydrocarbures doit absolument être évitée, car la décontamination des aquifères est excessivement complexe, voire impossible. De plus, certains producteurs agricoles pompent directement l'eau de la rivière pour leurs cultures. Par conséquent, il est important de souligner que l'impact de la présence d'hydrocarbures dans l'eau des deux (2) rivières, ainsi que dans la nappe phréatique, ne doit pas être sous-estimé en ce qui a trait à la production agricole.

L'unité de vigilance, dans son Rapport d'étape des travaux de l'unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures²⁶, évoque la complexité d'échantillonner les puits artésiens individuels et collectifs qui pourraient être contaminés par un déversement d'hydrocarbures. L'Unité recommande :

« d'exiger d'Enbridge qu'elle mandate une firme indépendante qui pourra procéder, avec l'accord des propriétaires riverains de l'emprise du pipeline, à l'analyse périodique de l'eau sur la base d'un échantillonnage représentatif des puits d'alimentation en eau potable ».

Cette procédure d'échantillonnage, pourtant cruciale, n'est pas prévue dans les plans d'intervention d'Enbridge ni de TransCanada.

²¹ Boursier, J. 2015. Analyse du projet Oléoduc Énergie-Est TransCanada pour les aspects en lien avec les milieux aquatiques et la ressource en eau. Mémoire réalisé dans le cadre d'un stage universitaire de « Master2 » au ROBVO.

²² NTSB, 2015. Incident Report - Enbridge Incorporated Hazardous Liquid Pipeline Rupture and Release Marshall, Michigan, July 25, 2010.

²³ Environment Canada, 2013. Properties, Composition and Marine Spill Behaviour, Fate and Transport of Two Diluted Bitumen Products from the Canadian Oil Sands.

²⁴ MDDELCC, 2014. Tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic. Rapport du Comité expert sur la contamination résiduelle de la rivière Chaudière par les hydrocarbures pétroliers

²⁵ Chouinard L., Rapport d'analyse du risque sismique pour la Ville de Laval, Université Mc Gill, 2013. (mandat donné par la Ville de Laval, rapport interne)

²⁶ Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures, Rapport d'étape des travaux de l'unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures – recommandation 15, ministère du Développement durable, l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques Québec, 10 juin 2015, 65 pages.

<http://hydrocarbures.gouv.qc.ca/demarche-plan-action-quebec.asp>

3.1.3 Poisson et habitat du poisson

Les rivières des Mille Îles et des Prairies abritent une biodiversité impressionnante, dont plusieurs espèces fauniques et floristiques rares²⁷. Notons d’abord que la rivière des Mille Îles, de même qu’une portion de la rivière des Prairies, abritent le chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*), une espèce de poisson désignée menacée en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec et en voie de disparition selon la Loi sur les espèces en péril du Canada. Ce poisson migrateur a une aire de répartition exclusive au Québec et restreinte au fleuve Saint-Laurent et à quelques-uns de ses tributaires. La population, évaluée à quelques centaines d’individus tout au plus²⁸, pourrait être gravement affectée par un déversement de pétrole dans son habitat.

Ce même secteur abrite le dard de sable (*Ammocrypta pellucida*), une espèce de poisson désignée menacée en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec et de la Loi sur les espèces en péril du Canada. Ce petit poisson benthique est sédentaire, ce qui le rend plus vulnérable à un éventuel déversement.

Finalement, notons la présence de l’alose savoureuse, une espèce considérée vulnérable en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec, qui est très populaire auprès des pêcheurs sportifs de la région.

3.1.4 Sols et terrain

Le tracé proposé traverse une zone principalement formée de sols argileux déposés par la mer de Champlain. Il est généralement admis que les sols argileux, constitués de particules très fines de roches broyées, ont acquis une structure très ouverte, contenant beaucoup d’eau. Cette structure demeure stable pourvu qu’il n’y ait pas de perturbation.

Les principaux risques se situent autour des cours d’eau. Comme les cours d’eau ont creusé des vallées plus ou moins profondes, l’inclinaison des talus est souvent très prononcée. Lorsque la hauteur et l’inclinaison des talus deviennent critiques, des glissements peuvent se déclencher, surtout en période de rechargement des nappes phréatiques et à la suite de tremblement de terre. Or, le *Projet Oléoduc Énergie Est* propose de traverser un grand nombre de cours d’eau, dont certains très critiques en raison d’anciens glissements ou de glissements actifs sur leurs berges.

Le *Projet Oléoduc Énergie Est* propose la méthode de *forage dirigé* pour la traverse des cours d’eau. Il est indiqué que les points d’entrée et de sortie des forages sont très éloignés des talus des berges des cours d’eau. Bien que cette méthode minimise les effets aggravants causés par le forage et l’emploi de coulis sous pression sur la stabilité des talus, il n’en demeure pas moins que si la profondeur des trous de forage est insuffisante, il pourra se produire de la fracturation hydraulique dans le dépôt argileux. Ce phénomène entraîne une diminution du coefficient de

²⁷ Boutin et al., *Étude de la pertinence écologique de protéger les îles Saint-Joseph, aux Vaches et Saint-Pierre de l’archipel Saint-François*, Laval, Éco-Nature Québec, 2010, 97 p.

²⁸ Pêches et Océans Canada, *Programme de rétablissement du chevalier cuivré (Moxostoma hubbsi) au Canada, Série de Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril*, Ottawa, xi, 2012, 64 p.

sécurité du talus, de même que des problèmes d'ordre environnemental dus à la contamination du milieu par la perte du coulis de forage. D'autre part, la perforation des argiles sensibles dans le voisinage immédiat des talus va causer un remaniement de l'argile et une perte partielle de sa résistance. Dans les cas extrêmes, le sol peut alors se liquéfier.²⁹

D'autre part, le *Projet Oléoduc Énergie Est* propose une profondeur d'enfouissement de l'oléoduc d'un point deux mètres (1,2 m). Or, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) recommandait, aux fins de sécurité, un point six mètres (1,6 m) en milieu cultivé dans le cadre du Pipeline Saint-Laurent. Ce point peut avoir un impact, autant sur les risques de fuites de l'oléoduc (contamination des sols cultivables) que sur les activités agricoles pouvant être effectuées à proximité du tracé de l'oléoduc, tels que le remuage et le labourage de la terre.

3.1.5 Végétation et milieux humides

Une grande partie de l'est de la rivière des Mille Îles, en amont et en aval du futur oléoduc, sert d'habitat floristique visant la protection d'importantes populations de deux (2) espèces de plantes herbacées vivaces, soient la [carmantine d'Amérique](#) (*Justicia americana*) et la [lézardelle penchée](#) (*Saururus cernuus*). Ces deux (2) espèces sont désignées menacées en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec et la carmantine d'Amérique est également une espèce floristique menacée selon la Loi sur les espèces en péril du Canada.

Soulignons que 99% de l'effectif canadien de la carmantine d'Amérique croît dans les eaux rapides de la portion est de la rivière des Mille Îles³⁰. Un sinistre dans l'habitat floristique pourrait occasionner de graves conséquences sur la survie de l'espèce sur le territoire de Laval, et ainsi provoquer une chute drastique de la population canadienne de carmantine d'Amérique.

En cas de déversement important dans la rivière des Outaouais, le pétrole pourrait atteindre plusieurs milieux humides riverains, nombreux le long des rives de la rivière des Mille Îles.

En cas de déversement lors du franchissement de la rivière des Prairies ou des Mille Îles, il sera très difficile de remettre en état la réserve naturelle de l'archipel du Mitan ou l'habitat floristique de la Rivière-des-Mille-Îles, presque entièrement constitué de milieux naturels. La Ville de Laval est préoccupée par les difficultés à récupérer le pétrole des milieux humides riverains qui ont été démontrées lors des audiences du BAPE, que ce soit en période estivale ou hivernale.

3.1.6 Faune et habitat faunique

La couleuvre brune est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables. Son aire de répartition inclut le territoire lavallois, où elle peut être localement abondante. Cette espèce utilise les milieux ouverts

²⁹ Fuamba, M. & Silvestri, V., *Étude sur les traverses de cours d'eau dans le cadre de la construction et l'exploitation de pipelines au Québec*, Étude préparée pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, École Polytechnique de Montréal, décembre 2015.

³⁰ Agence Parcs Canada, *Programme de rétablissement de la carmantine d'Amérique (Justicia americana) au Canada, Série des Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril*, Ottawa, Agence Parcs Canada, vii, 2011, 37 pp.

herbacés et arbustifs exposés au soleil durant la saison estivale pour la thermorégulation et l'alimentation.

3.2 Les préoccupations sociales

3.2.1 Occupation humaine et utilisation des ressources

Le 8 décembre 2014, le gouvernement fédéral publiait le Projet de loi C-46 modifiant la *Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada*. Ce projet de loi proposait de nombreux changements dans le but d'accroître la sûreté des oléoducs et gazoducs. Le 18 juin 2015, le projet de loi recevait la sanction royale et la loi qui en découle entrera en vigueur le 19 juin 2016. Bien que ce dossier dépasse le cadre d'analyse du mandat d'enquête des présentes audiences publiques du BAPE, cette nouvelle loi et les règlements qui seront adoptés en vertu de celle-ci pourraient avoir des répercussions sur le projet et constitue une source de préoccupations pour la Ville de Laval.

L'une des nouvelles dispositions proposées dans cette nouvelle loi est la mise en place d'une zone de sécurité de 30 mètres de part et d'autre de l'oléoduc. Bien que cette disposition vise à assurer la sécurité des citoyens autour de l'oléoduc, celle-ci aura des impacts importants dans les zones déjà occupées. En effet, comme mentionné, le tracé traverse une zone agricole parmi les plus productives au Québec, l'application de cette nouvelle disposition aura un impact direct pour les agriculteurs touchés :

- perte possible de rendement agricole à court et moyen terme, peut-être permanente ;
- obligation d'obtenir une autorisation de l'ONÉ pour tous travaux dans la zone de sécurité ;
- restriction des usages autorisés et des types de culture (à déterminer par dispositions réglementaires) dans la zone de sécurité ;
- zone propice à l'érosion éolienne puisque les arbres devront être coupés dans la zone de sécurité ;
- impact sur l'évaluation foncière des terrains traversés par l'oléoduc ;
- perte possible d'efficacité des systèmes de drainage souterrain.

À sa sortie, l'oléoduc sera construit à proximité du parc St-Mathieu, le seul espace vert du quartier résidentiel situé dans la partie sud du tracé proposé. Ce parc possède des modules de jeu et un terrain de soccer. Leur utilisation pourrait être affectée par la mise en place de la zone de sécurité de 30 mètres en vertu de la nouvelle loi. De plus, ce parc est contigu au boulevard Lévesque Est et pourrait agir comme une halte pour les cyclistes.

Tel que mentionné, l'analyse de la nouvelle loi découlant du Projet de loi C-46 dépasse le cadre du présent mandat d'enquête du BAPE. Or, étant donné les sources de préoccupations et les implications potentielles des règlements qui seront adoptés en vertu de cette nouvelle loi, la Ville de Laval continuera de suivre l'évolution de ce dossier.

3.2.2 Ressources patrimoniales

Comme mentionné précédemment, le tracé proposé montre que l'oléoduc traversera à proximité de la Maison Therrien, une demeure rurale d'inspiration française érigée vers 1722, un bâtiment inscrit au *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. Ce bien a été classé immeuble patrimonial

depuis 1974 et bénéficie d'une aire de protection depuis 1975. Le tracé montre aussi qu'une vanne de sectionnement sera installée en bordure du bâtiment.

Étant donné le statut de ce bâtiment, toute intervention se localisant dans son aire de protection doit être accompagnée d'une autorisation du ministère de la Culture et des Communications. La proximité de l'oléoduc dans le voisinage du bâtiment pourrait s'avérer une source de risque lors de la phase de construction de l'oléoduc :

- dynamitage ;
- impacts sur la stabilité du sol lors des travaux ;
- fissures possibles du bâtiment.

3.2.3 Infrastructures et services

Le rapport de *Dynamic Risks*³¹ portant sur l'évaluation technique du projet d'inversion de la canalisation 9B d'Enbridge, mentionne aussi qu'il est « impossible de commenter l'ampleur d'un risque géotechnique pour la canalisation 9B ». Cependant, dans son analyse du *Projet Oléoduc Énergie Est*, la CEO met en garde que « [...] le principal problème lié à l'intégrité de l'oléoduc réside dans l'éventuelle fissuration par corrosion sous contrainte sur les segments recouverts de ruban³² ». Par ailleurs, Hydro-Québec a soulevé des inquiétudes face au tracé de l'oléoduc qui passerait près des lignes de hautes tensions, ce qui pourrait mener à de la corrosion du pipeline³³. Enfin, il convient de noter que le *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA)* a déposé un rapport en février 2016, à la suite du déversement de plus de 500 000 litres de pétrole brut sur les côtes de Santa Barbara, Californie, indiquant que la principale cause du déversement était la corrosion du pipeline transportant le pétrole³⁴. Afin d'illustrer les effets de la corrosion, les ravages de cette dernière furent éloquemment démontrés dans le *Rapport d'enquête sur le déversement de Cap-aux-Meules* du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour expliquer le déversement de 100 000 litres de diesel du pipeline d'Hydro-Québec aux Îles-de-la-Madeleine en septembre 2014.

Outre les phénomènes de corrosion, les tremblements de terre sont une autre source de risques pouvant affecter l'intégrité d'un oléoduc. Bien que le Québec se trouve éloigné des zones de forte activité de la côte ouest du pays, des séismes violents peuvent s'y produire. Une étude de la Commission géologique du Canada a montré que la région de Montréal est la deuxième à risque après Vancouver en cas de séisme majeur, de par sa population et son activité sismique. On constate en moyenne environ un séisme fortement destructeur tous les 500 ans et un séisme responsable de dommages sévères tous les 70 ans. Cela paraît peu, mais c'est suffisant pour ne

³¹ Dynamic risk Assessment systems Inc, 9 avril 2014. *Examen et analyse de l'évaluation technique du projet d'inversion de la canalisation 9B d'Enbridge*. ministère du Développement durable de la Faune et des Parcs, Québec, 92 p.

³²Commission de l'Énergie de l'Ontario. *Sûreté du pipeline*, en ligne, http://www.ontarioenergyboard.ca/html/oebenergyeast/documents/parttwo/Presentation_Pipeline%20Safety_fr.pdf, f. 7 p.

³³ CBC (2015). « Hydro-Québec raises concerns about Energy East pipeline », *CBC News*, 11 mars 2015, en ligne, <http://www.cbc.ca/news/canada/montreal/hydro-québec-raises-concerns-about-energy-east-pipeline-1.2982723>, page consultée le 11 avril 2016.

³⁴ US Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety administration (2016). "Preliminary Factual Report", *PHMSA*, février 2016, en ligne, <http://capps.house.gov/sites/capps.house.gov/files/documents/PHMSA%20Preliminary%20Factual.pdf>, 10 p.

pas les ignorer. D'autant que le scénario le plus probable est un séisme de magnitude 6.2 à 20 km de Montréal.

Le rapport d'analyse du risque sismique pour la Ville de Laval³⁵ (2013) produit par l'Université McGill, indique que la pointe nord-est de l'île serait la partie la plus probable d'amplifier les ondes sismiques en se basant sur un ensemble de données issues de sondages et de mesures sismiques. Celle-ci concorde avec le tracé du *Projet Oléoduc Énergie Est*. Bien que TransCanada indique que la canalisation souterraine faite d'acier est conçue pour résister aux secousses dues aux tremblements de terre et qualifie ce risque de faible, il n'en demeure pas moins que le risque est probable. D'ailleurs, le rapport d'analyse du risque sismique mentionne, pour la zone nord-est de l'île, une probabilité de liquéfaction des sols de 6 % à 8 % en cas d'aléa sismique de magnitude 5 à 7,5.³⁶ La liquéfaction du sol est un phénomène géologique généralement brutal et temporaire par lequel un sol saturé en eau perd une partie ou la totalité de sa portance, permettant ainsi l'enfoncement des objets lourds situés en surface.

3.3 Préoccupations en matière de sécurité civile et des mesures d'urgence

De récents déversements³⁷ démontrent que, malgré les engagements des entreprises, les enjeux de sécurité des oléoducs doivent être sérieusement mis en lumière.

Ce sont autant d'incidents qui mettent en évidence trois (3) facteurs à considérer sérieusement avant d'ouvrir les vannes d'un oléoduc : la capacité de détection des fuites, la distance entre les vannes d'isolement et le temps de réaction lors d'un sinistre.

Un des experts nord-américains de la sécurité des oléoducs, Richard Kuprewicz, affirmait ainsi récemment qu'il avait vu « des oléoducs de 40 et 50 ans en meilleur état que d'autres construits il y a un an ou deux »³⁸.

3.3.1 La capacité de détection des fuites

Des études réalisées par le *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA), du ministère des Transports des États-Unis, montrent les faiblesses des techniques de détection des fuites par des équipements de détection à distance. Selon les données, ces systèmes détectent beaucoup moins de fuites que le public et le personnel des entreprises sur place.

³⁵ Chouinard L., *Rapport d'analyse du risque sismique pour la Ville de Laval*, Université Mc Gill, 2013. (mandat donné par la Ville de Laval, rapport interne)

³⁶ Idem.

³⁷ Trois récents déversements : 1) dans la rivière Kalamazoo, Marshall – Michigan (Enbridge), 3 millions de litres, 26 juillet 2010 ; 2) déversement Mayflower – Arkansas (Pagasus Exxon Mobil), ~750 000 litres, 29 mars 2013 ; 3) déversement près de Fort-McMurray – Alberta (Nexen), 5 millions de litres, 17 juillet 2015.

³⁸ CBC News, *Nexen spill: New pipelines not always safer, investigator says: Many factors can render safety measures ineffective, according to industry veteran*, Posted: Jul 20, 2015.

<http://www.cbc.ca/news/canada/edmonton/nexen-spill-new-pipelines-not-always-safer-investigator-says-1.3159562>.

Dans une étude réalisée à partir de 197 fuites et déversements entre janvier 2010 et juillet 2012³⁹, PHMSA révèle que des équipements de détection de type *Supervisory Control And Data Acquisition (SCADA)* et de surveillance par ordinateur n'ont détecté que 12 % des incidents de l'échantillon.⁴⁰ Le système SCADA est présenté par TransCanada comme la méthode-clé de détection des fuites sur ses oléoducs.⁴¹ Dans son rapport rendu public en 2012, PHMSA indique ainsi que 23 % des fuites étaient détectées par le public, et 19 % par le personnel des entreprises sur place, incluant les sous-traitants.⁴² Même dans les cas de déversements au-dessus de la moyenne (plus de 110 648 litres), PHMSA indique que les systèmes SCADA et les autres systèmes de détection à distance ont été les premiers à détecter les fuites que dans 39 % des cas.⁴³

Ces données sont corroborées par d'autres enquêtes menées respectivement par le Wall Street Journal et InsideClimate News en 2012 et 2014 respectivement. Sur la base de 251 incidents sur les réseaux d'oléoducs entre 2010 et 2013, le Wall Street Journal révèle que les logiciels de détection des fuites, les alarmes spéciales et le monitoring en continu par des salles de contrôle à distance ont été les premiers à détecter des incidents seulement dans 19,5 % des cas.⁴⁴ Dans une étude semblable réalisée en 2012, InsideClimate News, sur la base de 960 fuites de plus de 19 litres entre 2002 et juillet 2012, révèle que les appareils de détection à distance n'auraient détecté que 5 % des fuites.⁴⁵ Pour les déversements plus importants de plus de 3 785 litres, ce taux passe à environ 20 %.⁴⁶

Voici trois (3) cas vécus qui remettent en cause la capacité de détection des fuites :

- Premier incident : lors du déversement de l'oléoduc Pegasus d'Exxon Mobil, à Mayflower, en Arkansas, en 2013, un racleur intelligent utilisant la plus récente technologie n'a pas repéré l'anomalie lors de l'inspection réalisée un mois avant le déversement.
- Deuxième incident : même si l'oléoduc a été installé l'an dernier, le système d'alerte n'a pas détecté la fuite qui a causé le déversement de l'oléoduc de Nexen Energy à Fort-McMurray en Alberta, en 2015.
- Troisième incident : le 2 avril 2016, un fermier du Dakota du Sud a alerté les autorités après avoir détecté du pétrole en bordure d'un de ses champs, près d'une emprise de l'oléoduc Keystone de TransCanada.

³⁹ PHMSA, *Final Report, Leak Detection Study – DTPH56-11-D-000001*, December 2012.

http://www.phmsa.dot.gov/pv_obj_cache/pv_obj_id_4A77C7A89CAA18E285898295888E3DB9C5924400/filename/Leak%20Detection%20Study.pdf.

⁴⁰ Ibid, page 3-39.

⁴¹ TransCanada, *Prévention et détection des fuites*, <http://www.oleoducenergieest.com/wp-content/uploads/2015/10/Oleoduc-Energie-Est-Prevention-et-detection-des-fuites.pdf>.

⁴² PHMSA, *Final Report, Leak Detection Study – DTPH56-11-D-000001*, December 2012, page 3-39.

http://www.phmsa.dot.gov/pv_obj_cache/pv_obj_id_4A77C7A89CAA18E285898295888E3DB9C5924400/filename/Leak%20Detection%20Study.pdf.

⁴³ Ibid, page 3-50.

⁴⁴ Wall Street Journal, *High-tech monitors often miss oil pipeline leaks*, January 29, 2014, <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303754404579310920956322040>.

⁴⁵ InsideClimate News, *Few Oil Pipeline Spills Detected by Much-Touted Technology*, September 19, 2012, <http://insideclimatenews.org/news/20120919/few-oil-pipeline-spills-detected-much-touted-technology>.

⁴⁶ Ibid.

NEXEN : Le 15 juillet 2015, un déversement de 5 millions de litres (31 500 barils) d'un mélange de bitume, de sable et d'eau s'est produit sur une nouvelle canalisation de la compagnie Nexen, à 35 kilomètres au sud-est de Fort McMurray, en Alberta.⁴⁷ Il s'agit d'un des plus importants déversements pétroliers à survenir au Canada, d'une quantité supérieure au déversement de Kalamazoo au Michigan (environ 20 000 barils déversés), par une conduite de la compagnie Enbridge, en 2010.⁴⁸ L'oléoduc Nexen était neuf, doté d'une double paroi (un tuyau dans un tuyau), ce qui n'a pas empêché sa rupture complète.⁴⁹ Comme c'est très souvent le cas, le système de détection des fuites de la compagnie n'a pas fonctionné, et la compagnie a elle-même admis que le déversement a pu durer deux (2) semaines avant d'être découvert par un sous-traitant inspectant l'emprise.⁵⁰ L'enquête est toujours en cours pour déterminer les causes du déversement.⁵¹ Il est généralement admis que, dans ce cas, un oléoduc installé à peine un an auparavant, a été la cause d'un des déversements les plus importants de l'histoire du Canada, et que son système de détection n'a pas fonctionné.⁵²

Keystone (TransCanada) : Le 2 avril dernier, un fermier du Dakota du Sud a alerté les autorités après avoir détecté du pétrole en bordure d'un de ses champs, près d'une emprise de l'oléoduc Keystone.⁵³ Cet oléoduc possédé et opéré par la compagnie TransCanada, achemine principalement du bitume dilué (dilbit) d'Hardisty (Alberta) à Cushing (Oklahoma) et aussi vers l'Illinois.⁵⁴ Les causes, les volumes en question et d'autres questions fondamentales de ce déversement sont encore inconnus et font l'objet d'une enquête des autorités du Dakota du Sud et de la compagnie.⁵⁵ Deux (2) représentants de TransCanada ont néanmoins indiqué en entrevue dans les médias que la fuite a été détectée par un résident ou un passant, plutôt que par les systèmes de détection de l'entreprise.⁵⁶ Cet oléoduc est relativement neuf, mais accumule pourtant les incidents depuis son entrée en fonction en 2010, avec déjà cinq (5) déversements pour le seul Dakota du Sud.⁵⁷

⁴⁷ CBC News, July 16, 2015, "Nexen pipeline leak in Alberta spills 5 million litres: Nexen Energy spill south of Fort McMurray covers about 16,000 square metres",

<http://www.cbc.ca/news/canada/edmonton/nexen-pipeline-leak-in-alberta-spills-5-million-litres-1.3155907>.

⁴⁸ Global News July 16, 2015, "Nexen's Fort McMurray pipeline spill one of Canada's biggest ever", <http://globalnews.ca/news/2115361/nexens-fort-mcmurray-pipeline-spill-one-of-canadas-biggest-ever/>. This was not a regular "crude oil" spill. According to the Alberta Energy Regulator, bitumen comprised only about 1/3 of the total emulsion (The Canadian Press, January 25, 2016, Nexen oil spill investigation taking longer than expected, documents show",

<http://www.winnipegfreepress.com/arts-and-life/life/greenpage/nexen-oil-spill-investigation-taking-longer-than-expected-documents-show-366389941.html>.)

⁴⁹ Global News July 17, 2015, "We sincerely apologize: Nexen's 'failsafe' system didn't detect massive northern Alberta pipeline spill", <http://globalnews.ca/news/2116785/nexen-to-provide-update-on-northern-alberta-pipeline-spill/>, and Calgary Herald, July 17 2015, "Nexen baffled by 'fish mouth' leak from new double-walled pipeline," <http://calgaryherald.com/business/energy/nexen-baffled-by-fish-mouth-leak-from-new-double-walled-pipeline>.

⁵⁰ The Northern Journal, July 27, 2015, "Nexen pipeline could have been leaking for two weeks: company", <http://nori.ca/2015/07/nexen-pipeline-could-have-been-leaking-for-two-weeks-company/>.

⁵¹ The Canadian Press, January 25, 2016, Nexen oil spill investigation taking longer than expected, documents show", <http://www.winnipegfreepress.com/arts-and-life/life/greenpage/nexen-oil-spill-investigation-taking-longer-than-expected-documents-show-366389941.html>.

⁵² Ibid.

⁵³ Desmog, April 6, 2016, "Keystone Pipeline Mishap has TransCanada Scrambling Again," April 6, 2016, <http://www.desmogblog.com/2016/04/06/keystone-pipeline-spill-transcanada-scrambles-latest-mishap>.

⁵⁴ National Observer, April 4, 2016, "TransCanada shuts down Keystone after oil seeps to surface, April 4, 2016, <http://www.nationalobserver.com/2016/04/04/news/transcanada-shuts-down-keystone-after-oil-seeps-surface>.

⁵⁵ KSFY (ABC in South Dakota), "Keystone Pipeline leak clean up begins," April 5, 2016, <http://www.ksfy.com/home/headlines/Keystone-Pipeline-leak-clean-up-begins-374679701.html>, The Canadian Press, April 4, 2016, <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-information-at-this-time-concerning-an-investigation-of-the-spill-by-the-u-s-pipelines-and-hazardous-materials-safety-administration-phmsa-resources/transcanada-investigating-potential-leak-on-keystone-pipeline/article29510004/>. There is no

⁵⁶ The Canadian Press, "TransCanada Corp shuts down Keystone pipeline after oil spill in South Dakota", April 4, 2016, http://business.financialpost.com/news/energy/transcanada-corp-shuts-down-keystone-pipeline-after-possible-leak-in-south-dakota?_lsa=68ba-e54, Dakota Midday (radio), interview of TransCanada spokesperson Shawn Howard by reporter Lori Walsh, at minute 4:45 in the interview available here: <http://listen.sdpb.org/post/dakota-midday-transcanadas-shawn-howard-potential-pipeline-oil-leak#stream/0>.

⁵⁷ Argus Leader, "TransCanada searching for source of spill," April 5, 2016, <http://www.argusleader.com/story/news/crime/2016/04/04/keystone-pipeline-oil-spill-near-freeman/82608002/>.

3.3.2 La distance entre les vannes d'isolement

La distance entre les vannes d'isolement constitue un autre facteur crucial pour endiguer une fuite, le cas échéant. Le déversement de 2013 de l'oléoduc Pegasus d'Exxon Mobile à Mayflower, Arkansas, est instructif à ce sujet.

Lorsque la baisse de pression dans l'oléoduc a été détectée, la société a commencé à fermer les vannes en amont et en aval. L'opération s'est déroulée dans les 16 minutes suivant la baisse de pression. Pourtant, ce sont presque 5 000 barils (environ 750 000 litres) de pétrole des sables bitumineux qui ont été libérés dans l'environnement. La raison invoquée pour expliquer l'ampleur de cette fuite a été que les vannes d'isolement de cette section de la canalisation étaient situées à une distance de 29 km l'une de l'autre.

3.3.3 Le temps de réaction

L'incident : le déversement de l'oléoduc 6-B d'Enbridge dans la rivière Kalamazoo, à Marshall au Michigan, en 2010.

Selon le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis, ce déversement fut en grande partie attribuable à la négligence d'Enbridge et à l'inertie de son centre de contrôle situé à Edmonton. Ainsi, l'alarme qui permettait de détecter les baisses de pression de l'oléoduc, vieux de 40 ans, a été ignorée et l'oléoduc a été remis sous pression non pas à une, mais à deux occasions. De plus, le défaut de corrosion qui a conduit au déversement de la ligne 6-B avait été détecté plusieurs fois dans le passé.

Ce délai dans la réaction des contrôleurs a fait en sorte que 200 000 barils (3 millions de litres) de pétrole brut se sont déversés dans la rivière Kalamazoo sur plus de 60 km.

Le système de fermeture des vannes de TransCanada relève aussi des contrôleurs présents dans le centre de contrôle situé en Alberta. Les vannes prennent huit (8) minutes pour se fermer et s'ajoutent à un délai moyen de cinq (5) minutes pour la prise de décision. En treize (13) minutes, plus de 9 930 barils (1,15 million de litres) de pétrole seraient déversés selon le rapport technique de Savaria.

L'Association canadienne de pipelines d'énergie (CEPA) qui représente les sociétés de pipelines de transport du Canada a récemment élaboré un ensemble de directives (2014) proposant des délais d'intervention d'urgence. Les directives sur les délais d'intervention normalisés⁵⁸ proposent de respecter ces délais:

- Phase 1 - Arrêt du pipeline : immédiatement après qu'une situation d'urgence en lien avec un pipeline a été reconnue ;
- Phase 2 - Activités reliées à l'intervention d'urgence : En moins de 2 heures ;
- Phase 3 – Activités du personnel sur le site : en 3 heures ;
- Phase 4 – Arrivée du matériel d'intervention initiale sur le site : Au plus tard 6 heures après la reconnaissance de l'urgence.

⁵⁸ Tirée du programme de formation de la séance de sensibilisation pour les premiers intervenants, 27 janvier 2016, CEPA.

Ces délais d'intervention représentent des moyennes, or ils ne se font pas rassurants en ce qui a trait à la protection des citoyens, de l'eau potable et de l'environnement. De plus, TransCanada n'a aucune équipe d'urgence dans la grande région de Montréal et, au moment de déposer ce mémoire, n'avait aucune entente avec des entrepreneurs spécialisés dans les interventions d'urgence afin de limiter le temps de réponse et par le fait même les conséquences néfastes.

Le Rapport d'étape des travaux de l'unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures⁵⁹ fait référence au volume potentiel maximal déversé aux différents cours d'eau majeurs advenant un incident sur la conduite⁶⁰ d'Enbridge :

- 478 m³/s (3006 barils) à la rivière des Mille Îles qui a une vanne de sectionnement de chaque côté de la canalisation (0.4 km avant et 0.3 km après);
- 478 m³/s (3006 barils) à la rivière des Prairies qui a une vanne de sectionnement de chaque côté de la canalisation (0.3 km avant et 0.3 km après).

Également, l'unité souligne « que la norme CSA-Z662⁶¹ prévoit que des vannes de sectionnement doivent être installées de part et d'autre d'une traversée de cours d'eau importants et à tout endroit approprié afin de limiter l'endommagement provenant d'un déversement accidentel ».

La distance entre les vannes de sectionnement prévue par TransCanada sera ajustée selon la typographie du milieu. Le territoire lavallois est une île qui est bordée par deux (2) rivières, soit des Mille îles et des Prairies. Ces deux (2) cours d'eau desservent en eau potable, outre la Ville de Laval, les villes de Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filion, Lorraine, Rosemère, Saint-Eustache, Sainte-Thérèse et Terrebonne, toutes densément peuplées. Pourtant, une seule vanne de sectionnement sera mise en place par la compagnie, et ce, malgré que le nombre de barils transporté par jour est presque quatre (4) fois plus élevé qu'Enbridge⁶², soit 1 100 000 millions barils par jour.

La Ville de Laval considère que l'approche proposée ne respecte pas les normes réglementaires et n'est pas prudente, menaçant ainsi la sécurité et la santé de sa population ainsi que l'environnement.

3.3.4 Les principales mesures de prévention

Afin de mieux évaluer les enjeux et les risques du projet, les représentants de la Ville de Laval ont rencontré les mandataires de la société TransCanada au cours du mois d'août 2015. Bien que l'entreprise semble vouloir collaborer, de nombreuses questions demeurent en suspens, dont le

⁵⁹ Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures, *Rapport d'étape des travaux de l'unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures – recommandation 16*, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Québec, 10 juin 2015, 65 pages. (La version électronique est disponible.)

<http://hydrocarbures.gouv.qc.ca/demarche-plan-action-quebec.asp>

⁶⁰ La conduite d'Enbridge sur le territoire lavallois est de 30 pouces de diamètre.

⁶¹ CSA GROUP, *Overview of CSA Group and the CSA Z662-15 Standards*, 23 pages.

⁶² La production de pétrole pour Enbridge s'élève à 300 000 barils par jour.

mode de traverse de la rivière des Outaouais, le tracé définitif de l'oléoduc sur le territoire de Laval et l'étude de dispersion des contaminants, pour ne nommer que ces dossiers.

Étant donné cette situation, la Ville de Laval croit que TransCanada n'est pas en mesure d'assurer la sécurité des citoyens et la protection de l'environnement sur son territoire en réalisant ce projet. La Ville de Laval ne peut donc cautionner un projet porteur de lourds risques non nécessaires à sa population.

3.3.5 Les aspects à intégrer aux plans des mesures d'urgence

Cadre légal

L'ONÉ est un organisme de réglementation fédéral indépendant qui réglemente les aspects du secteur énergétique de compétence fédérale, dont les oléoducs et gazoducs terrestres transfrontaliers.

La *Loi sur l'Office national de l'énergie*, L.R.C. 1985, ch. N-7, est le cadre juridique assurant que les pipelines sous réglementation fédérale sont conçus, construits, exploités et abandonnés sans risques pour la population et l'environnement. Les règlements régis par cette Loi, tels que les *Règlements de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres*, DORS/99-294, précisent les exigences de la réglementation que doivent respecter les sociétés pétrolières et gazières.

En juin 2015, la *Loi sur la sûreté des pipelines*, L.C. 2015, ch. 21, a reçu la sanction royale et entrera en vigueur le 19 juin 2016. La Loi permet de renforcer la sécurité des pipelines entre autres en augmentant le nombre d'inspections et de vérifications par l'ONÉ, en y inscrivant le principe du pollueur-payeur et en ajoutant des mesures touchant la responsabilité et l'indemnisation (fonds de prévoyance fixé à un milliard de dollars).

De plus, des normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) viennent encadrer les sociétés pipelinaires pour les aspects techniques lors de la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et la désaffectation des oléoducs et gazoducs au Canada tel que la norme CSA-Z662⁶³.

Plan de mesures d'urgence

Le *Règlement de l'Office national de l'énergie* sur les pipelines terrestres exige des compagnies qu'elles conçoivent des programmes de gestion de la sécurité, de protection environnementale, de gestion des urgences, de croisement par des tiers, de sensibilisation du public et d'intégrité, examinés et vérifiés par l'ONÉ.

Or, TransCanada n'a toujours pas déposé de plan de mesures d'urgence à l'ONÉ tel que le prévoit le règlement⁶⁴.

⁶³ CSA GROUP, *Overview of CSA Group and the CSA Z662-15 Standards*, 23 pages.

⁶⁴ Selon les informations fournies par l'ONÉ le 13 avril 2016.

Le Règlement mentionne que la gestion de la sécurité doit s'appuyer sur un processus rigoureux de gestion des risques afin d'assurer la sécurité de la population. L'ONÉ exige des entreprises exploitant un oléoduc, en vertu de son règlement sur les pipelines terrestres, la mise en œuvre d'un programme de gestion des situations d'urgence basée sur :

- l'identification et la documentation des pires cas d'urgence probables ;
- la liste des incidents possibles, leurs effets, leur probabilité d'occurrence, la fréquence à laquelle ces incidents peuvent se produire ainsi que l'emplacement de l'occurrence ;
- l'examen des dangers résultant de l'activité humaine, comme le feu, l'explosion, la contamination environnementale, le rejet de substances dangereuses ou les ruptures de pipeline, en plus des périls naturels ;
- une évaluation du potentiel de cas d'urgence à dangers multiples ;
- la mise en place de programmes de formation ;
- l'établissement de procédures pour communiquer à l'interne et à l'externe ;
- le développement de plan de mesures d'urgence ;
- le maintien de mesures de contrôle et de suivi.

En sécurité civile à la Ville de Laval, tous les projets sont conduits selon les principes généraux de planification des mesures d'urgence préconisées par le ministère de la Sécurité publique (MSP). Le document publié par le ministère intitulé *Gestion des risques en sécurité civile*⁶⁵ s'inspire de normes et de démarches éprouvées à l'échelle internationale notamment la norme Z731⁶⁶ sur la Planification des mesures et interventions d'urgence en lien avec le processus de gestion des risques de sinistre. Le cadre de gestion des risques a pour but d'établir des objectifs, un mode de fonctionnement et des structures pour réduire les risques présents sur le territoire. Il vise également à favoriser l'utilisation d'une approche méthodologique commune à l'ensemble des acteurs en sécurité civile, et ce, de manière à faciliter la concertation et à assurer une meilleure cohérence et complémentarité des actions réalisées.

En ce qui concerne la gestion de risques, TransCanada n'a pu démontrer qu'elle appliquait les principes qui y découlent telles qu'exigées par le Règlement. De ce fait, la Ville de Laval considère que TransCanada n'est pas préparée pour faire face de façon méthodique aux risques et aux conséquences potentielles associés à un déversement de brut qui surviendrait en milieu terrestre ou maritime susceptible d'affecter la population.

⁶⁵ Morin M., *Gestion des risques en sécurité civile*, ministère de la Sécurité publique. Chibougamau (Nord-du-Québec), juin 2005. 78 p.

⁶⁶ Association canadienne de normalisation, *CAN/CSA-Z731-03 - Norme nationale du Canada, Planification des mesures et interventions d'urgence*, octobre 2003, 62 p.

4. Les préoccupations globales autour du projet

Après les préoccupations de la Ville de Laval par rapport à la construction et la présence d'un nouvel oléoduc sur son territoire, la présente section aborde les préoccupations de la Ville de Laval sur les implications générales du *Projet Oléoduc Énergie Est* :

- dans le cas d'une fuite majeure dans la rivière des Outaouais ;
- sur la santé de ses citoyens ;
- sur la capacité du Canada à atteindre ses cibles d'émission de GES.

4.1 Dans le cas d'une fuite majeure dans la rivière des Outaouais

La figure 2 présente le tracé du *Projet Oléoduc Énergie Est* à partir de la traverse de la rivière des Outaouais jusqu'à la sortie de l'île de la Ville de Laval. On peut y observer les prises d'eau de la Ville de Laval ainsi que les prises d'eau des autres municipalités de la Couronne Nord de la CMM qui pourraient être affectées par un déversement majeur dans la rivière des Outaouais de même que les aires protégées présentes sur le territoire lavallois.

4.1.1 Eau potable

Une fuite majeure dans la rivière des Outaouais pourrait priver d'eau potable plusieurs centaines de milliers de personnes des municipalités qui, comme Laval, s'approvisionnent dans les rivières des Mille Îles et des Prairies.

Étude du pire cas

Une étude réalisée par la firme Savaria Experts-Conseil et mandatée par la CMM en 2015, portant sur les impacts potentiels du *Projet Oléoduc Énergie Est* de TransCanada, indique qu'en cas de déversement en période de crue, la totalité des prises d'eau potable de la Ville de Laval pourrait être affectée dans un intervalle de 8h à 12h. Or, les unités de traitement pour la production d'eau potable de la Ville de Laval ne sont pas conçues pour traiter les contaminants présents dans les produits pétroliers transitant par les oléoducs.

L'étude note aussi : « *en se basant sur le cas du déversement de pétrole brut dans la rivière Kalamazoo, [...] le coût de nettoyage dans le cas d'un déversement dans l'un des trois (3) cours d'eau (rivière des Outaouais, rivière des Mille îles et rivière L'Assomption) pourrait dépasser un milliard de dollars* », soit une évaluation nettement supérieure à ce qui a été présenté par le promoteur lors des audiences du BAPE de mars dernier.

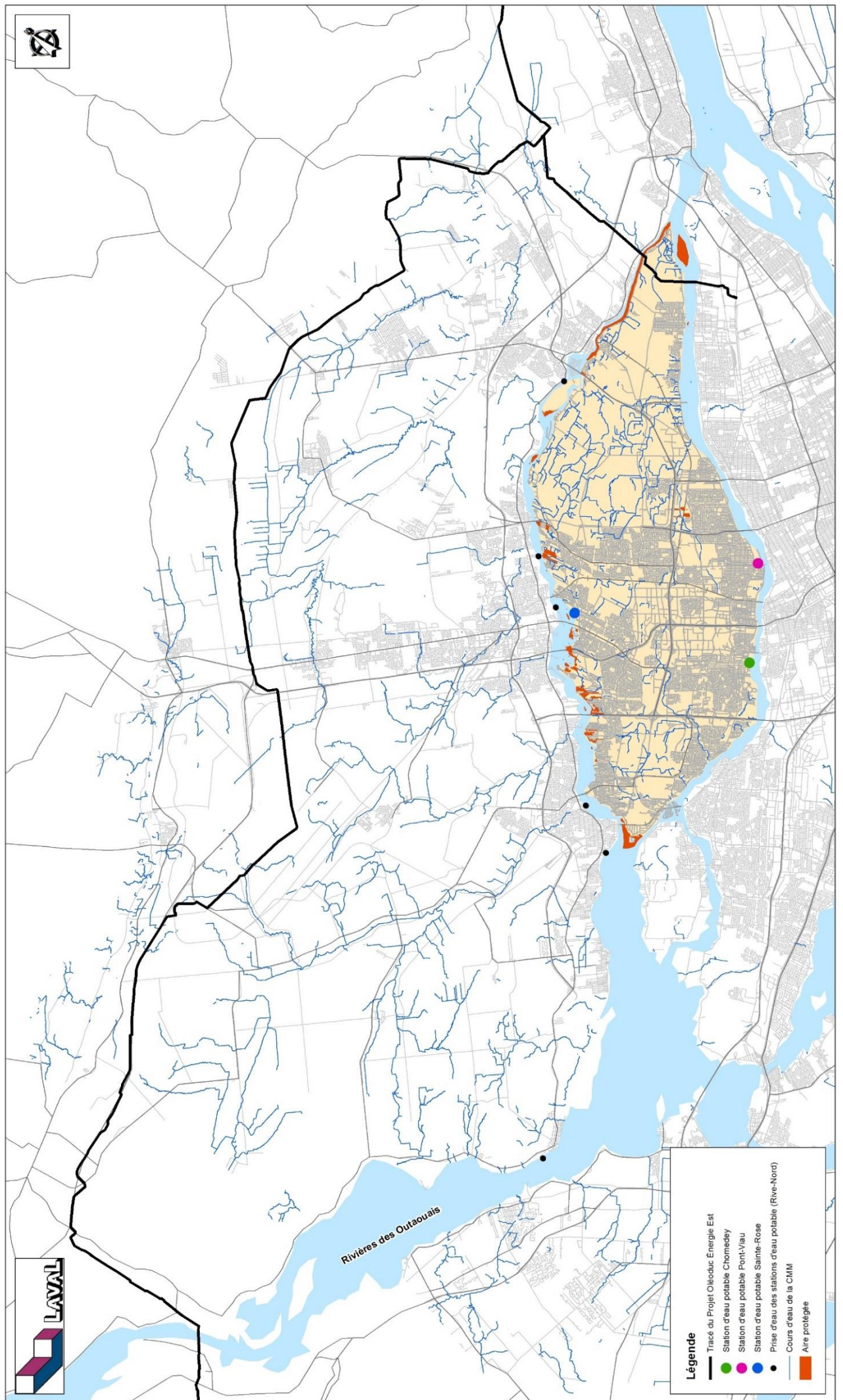


Figure 2 : Tracé régional du *Projet Oléoduc Énergie Est*

De son côté, la firme Stantec, dans une étude réalisée pour TransCanada et datée de février 2016, soumet :

- *qu'un « [...] déversement du projet au franchissement de la rivière des Outaouais n'est pas susceptible d'affecter les prises d'eau de surface près de Montréal, car la probabilité d'un déversement de 4 barils ou moins au franchissement est estimée à moins d'environ une fois tous les 7 375 ans et la probabilité d'un déversement de 10 000 barils ou plus est estimée à moins d'environ une fois tous les 737 470 ans » ;*
- *que « selon le volume du déversement, les conditions de la rivière et le type de pétrole brut déversé, il devrait s'écouler entre 10 et 40 heures avant que le pétrole n'atteigne la première prise d'eau de surface en aval [...]. Selon ces mêmes variables, le pétrole brut prendrait des jours à atteindre les prises d'eau municipales plus près de Montréal ».*

Bien que présentant plusieurs modèles de déversements possibles selon diverses variables, précisons que l'analyse présentée par Stantec ne fournit pas d'estimations quant aux coûts associés au nettoyage et aux interventions nécessaires pour répondre aux différents scénarios de déversements.

Après analyse, dans le cas de la modélisation effectuée pour le compte de TransCanada quant au pire scénario de déversement pour la rivière des Outaouais (qui concerne la Ville de Laval), il appert que :

- Le scénario d'un déversement majeur dans la rivière des Outaouais est sous-estimé par Stantec parce que les débits utilisés dans l'exercice de modélisation ne sont pas basés sur les données réelles du projet, mais plutôt sur une moyenne des déversements survenus sur l'ensemble du réseau d'oléoducs du continent;
- Étant donné qu'un nombre important de fuites et d'incidents survenus sur le réseau d'oléoducs du continent au cours des dernières années n'ont pas été détectés en temps réel par les équipements de contrôle à distance, mais bien par une détection humaine des heures ou même des jours après le fait (voir notamment le cas Nexen et, probablement, celui de l'oléoduc Keystone de TransCanada), ce scénario sous-estime le temps de détection d'une fuite ou d'un déversement. Il semble également, par le fait même, surestimer le temps de réponse des équipes d'intervention;
- Enfin, comme l'indique l'étude Stantec, une grande partie des impacts potentiels d'un déversement serait fonction des conditions environnementales présentes au moment de l'incident (et souvent incontrôlables; p. ex. facteurs météorologiques, débits, couvert de glace), de même que de la capacité et de la rapidité d'intervention des équipes d'urgence. À cet égard, bien qu'il s'agisse d'une obligation de la part de l'Office National de l'Énergie (ONÉ), TransCanada n'a pas encore déposé son plan d'urgence en cas d'incident, ce qui ne permet pas de constater ou non la capacité du promoteur de faire face à un scénario dit « du pire » qui menacerait la santé et la sécurité de la population lavalloise, en particulier son approvisionnement en eau potable.

Conséquences si l'approvisionnement en eau potable est compromis

Ainsi, un déversement de pétrole dans la rivière des Outaouais pourrait priver d'eau, pour une durée indéterminée, l'ensemble des Lavallois, incluant les écoles, les garderies et les deux seuls hôpitaux de la région, leur approvisionnement en eau potable ne peut donc pas être compromis. De surcroît, tout le système de traitement d'eau potable incluant le système de distribution

pourrait être affecté si les eaux captées par les prises d'eau étaient contaminées aux hydrocarbures. Ce scénario est très envisageable dans le cas d'une fuite non détectée. Le nettoyage des infrastructures de traitement et de distribution d'eau potable pourrait alors être long, difficile et onéreux. Or, en temps normal, les réserves d'eau potable permettent d'alimenter les citoyens et les entreprises pour quelques heures seulement (moins d'une journée) en consommation normale. La présence d'une contamination importante de la source obligerait la Ville de Laval à déployer un plan d'urgence si elle veut assurer l'approvisionnement en eau potable de ses citoyens.

Un approvisionnement en eau compromis aura aussi un impact sur le plan de la sécurité incendie. Sur une base quotidienne, les pompiers répondent en moyenne à trois (3) appels nécessitant l'utilisation du réseau d'aqueduc, particulièrement lors d'interventions impliquant des incendies de bâtiment et d'autres types d'incendie (véhicules, boisé, etc.). L'approvisionnement en eau par camion-citerne dans une source d'eau non contaminée et l'installation de piscines portatives auraient pour conséquence d'augmenter les délais d'intervention, compromettant ainsi la sécurité des citoyens, de l'environnement, des infrastructures et des biens. De plus, les réseaux de protection-incendie exigés dans les immeubles réglementés tels que résidences de personnes âgées, tours d'habitation et autres bâtiments de même nature deviendraient inopérants.

La catastrophe de Lac-Mégantic a démontré que la Ville de Lévis, une municipalité de 80 000 habitants pourtant située très en aval sur la rivière Chaudière, a dû investir massivement dans des mesures temporaires pour alimenter sa population en eau potable par mesure de sécurité. La municipalité a fermé sa prise d'eau potable pendant 74 jours et a fait installer par l'Organisation municipale de la sécurité civile (OMSC) un système d'approvisionnement temporaire pour desservir la population.

Si une telle mesure devait être prise à la suite d'un déversement majeur dans la rivière des Outaouais, c'est une grande partie de la région métropolitaine qui serait impactée. Ce n'est pas 80 000 personnes, mais près de 2 millions de personnes qu'il faudrait accommoder avec des mesures temporaires. Ces mesures auraient-elles la capacité de répondre à une telle demande ? C'est la question qui doit être posée.

4.1.2 Milieux sensibles

En cas de déversement important dans la rivière des Outaouais, le pétrole pourrait atteindre plusieurs autres habitats d'importance pour le maintien de la biodiversité et des écosystèmes. Mentionnons que plusieurs aires protégées désignées se retrouvent dans la rivière des Mille-Îles, en amont du tracé de l'oléoduc, soit les habitats fauniques du Lac des Deux-Montagnes et de la Rivière-des-Mille-Îles, deux (2) milieux de conservation volontaire et le refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles. Plusieurs frayères et de grands milieux humides riverains à la rivière des Mille-Îles s'y retrouvent.

4.1.3 Intervention en cas de déversement

Or, les exemples de déversement cités précédemment tendent à démontrer que les entreprises sous-estiment les conséquences des scénarios « pires cas » dans les situations suivantes :

- sous-estimation du délai d'arrêt d'urgence et des performances antérieures ;
- sous-estimation des fréquences des incidents et des bilans de sécurité antérieurs ;
- absence de souci des défaillances possibles de l'équipement ;
- culture d'entreprise présumant que les opérateurs ne font pas d'erreurs ;
- en cas de sinistre, peu de différenciation des effets entre les types de pétrole : dilbit, pétroles conventionnels ou synthétiques et pétroles de schiste.

L'un des blâmes les plus sévères à cet égard a été adressé à Enbridge pour sa gestion défaillante du déversement de la ligne 6-B dans la rivière Kalamazoo. En 2012, la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA) publiait une note dans laquelle elle accuse notamment Enbridge d'avoir minimisé l'ampleur de son « pire scénario probable » dans son analyse de risque pour la ligne 6-B. En effet, selon la PHMSA, la compagnie a largement sous-estimé la quantité de pétrole pouvant s'écouler de son oléoduc en cas de rupture (3 608 barils vs 20 000 barils en réalité) en se basant sur un scénario optimiste de détection de la fuite et de fermeture des valves en 8 minutes, alors que dans les faits, l'oléoduc aura continué de couler près de 17 heures après sa rupture⁶⁷.

TransCanada a fait également l'objet de critiques en matière de sécurité. En juin 2013, le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a reçu le témoignage d'Evan Vokes, ingénieur professionnel, qui a travaillé pour TransCanada pendant cinq (5) ans. Selon lui, plusieurs pratiques de la compagnie et de l'industrie en général soulèvent des questions⁶⁸. Suite aux révélations d'Evan Vokes, l'ONÉ a procédé à un audit de vérification de l'ONÉ qui a pu confirmer que TransCanada n'était pas conforme dans plusieurs éléments, dont la détermination des dangers et l'évaluation et la maîtrise des risques, ainsi que la surveillance. À titre d'exemple, l'ONÉ a relevé comme défaillantes chez TransCanada, la protection contre la surpression et la gestion des dangers associés à la corrosion externe des oléoducs⁶⁹.

Cette culture d'entreprise des exploitants d'oléoducs a de quoi inquiéter les autorités de la Ville de Laval en matière de protection des citoyens.

4.2 Les impacts du projet sur la santé humaine

Les impacts du *Projet Oléoduc Énergie Est* sur la santé humaine peuvent être de deux (2) ordres. Dans un premier ordre, en cas de sinistre grave, comme une explosion, selon l'ampleur du désastre, le projet pourrait causer des blessés et des morts au sein de la population. En plus des drames humains qu'il a causés, l'accident de Mégantic a secoué considérablement l'économie de toute une région; des commerces ont été fermés; d'autres ont dû être relocalisés.

⁶⁷ Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (2012). "Notice of probable violation and proposed civil penalty", 2 juillet 2012, en ligne, http://www.phmsa.dot.gov/pv_obj_cache/pv_obj_id_B3A298B6906B058E55DACF8AF716EBB919470700/filename/NOPV.pdf, page consultée le 14 avril 2016.

⁶⁸ Comité sénatorial permanent de l'Énergie, de l'environnement et des ressources Naturelles (2013). « Témoignage d'Evan Vokes, 6 juin 2013, en ligne, <http://www.parl.gc.ca/content/sen/committee/411%5CENEV/50221-f.HTM>, page consultée le 13 avril 2016.

⁶⁹ Canadian Press (2014). "TransCanada pipeline safety practices need to improve, finds NEB audit Calgary-based company breaking the rules in some areas, says National Energy Board", *The Canadian Press*, 24 février, 2014, en ligne, <http://www.cbc.ca/news/canada/calgary/transcanada-pipeline-safety-practices-need-to-improve-finds-neb-audit-1.2550084>, page consultée le 13 avril 2016.

Dans un deuxième ordre, la seule présence d'un oléoduc sur un territoire témoigne de l'usage des combustibles fossiles. Cette source d'énergie contribue à la dégradation de l'air, à l'augmentation des GES et aux changements climatiques.

Ce fait préoccupe la Ville de Laval. En effet, comme mentionné précédemment, la Ville de Laval s'est dotée en 2015 d'une Vision stratégique pour l'horizon 2035 en mettant l'accent sur le bien-être de ses citoyens. Or, le *Projet Oléoduc Énergie Est* contribuera à augmenter la disponibilité de combustibles fossiles et son utilisation.

Les combustibles fossiles, par leur utilisation dans les moteurs des véhicules automobiles, produisent plusieurs polluants de l'air qui présentent des risques pour la santé. Les automobiles, autobus, camions et autres véhicules à moteur constituent une source majeure de pollution atmosphérique dont les effets nocifs ont été démontrés. Lorsqu'un moteur brûle du carburant (essence ou diesel), il émet des particules fines, de l'oxyde d'azote, du monoxyde de carbone et des composés organiques volatils. De plus, une partie de l'essence non brûlée s'évapore dans l'air, créant aussi de la pollution. De façon générale, les émissions des véhicules automobiles contribuent à la formation du smog.⁷⁰

La pollution atmosphérique a fait l'objet de plusieurs études qui démontrent leur impact nuisible sur la santé humaine :

- les symptômes de maladies respiratoires chez les enfants sont plus fréquents dans les zones à forte circulation routière ;
- l'exposition à la pollution issue de la circulation routière peut aggraver l'asthme chez les enfants ;
- lien établi entre l'exposition à la pollution de l'air due à la circulation routière et les crises cardiaques ;
- lien établi entre l'exposition à la pollution de l'air due à la circulation routière et les maladies coronariennes ;
- lien établi entre l'exposition à la pollution de l'air due à la circulation routière et un risque accru de problèmes respiratoires ou cardiaques mortels.

Les études récentes du docteur François Reeves, de la Chaire de recherche en cardiologie environnementale de l'Université de Montréal, tendent même à lier directement la santé cardiovasculaire des citoyens à la qualité de l'air et à sa dégradation par ses polluants.

Première ville à contribuer directement au financement de cette chaire de recherche, la Ville de Laval appuie les travaux du Dr François Reeves, cardiologue d'intervention au CHUM et à la Cité de la Santé de Laval, et auteur du livre *Planète Cœur*.⁷¹

⁷⁰ *Le trafic routier et la pollution atmosphérique*, <http://canadiensensante.gc.ca/healthy-living-vie-saine/environnement-environnement/air/vehicules-vehicules-fra.php> (consulté 4 avril 2016)

⁷¹ Dr Reeves, François, *Planète cœur – Santé cardiaque et environnement* Montréal, Éditions MultiMondes et Éditions du CHU Sainte-Justine, 2011, 200 p.

4.3 Les impacts du projet sur les cibles d'émission de gaz à effet de serre (GES)

La Ville de Laval est préoccupée par les impacts des changements climatiques sur sa collectivité. Les exemples récents d'événements météorologiques extrêmes (étiage de la rivière des Mille îles, orages violents, tempêtes de neige, etc.) ne font que confirmer cette préoccupation.

C'est pourquoi la Ville de Laval s'est engagée à se doter d'un Plan d'adaptation aux changements climatiques, afin d'être en mesure d'atténuer les risques de ces changements pour sa collectivité. En même temps, la Ville de Laval s'est engagée à se doter d'un Plan d'action pour la réduction des émissions de GES afin de réduire l'ampleur des changements climatiques.

La Ville de Laval a déjà identifié des objectifs environnementaux importants dans sa vision stratégique, dont :

- la réduction de la dépendance à l'automobile, particulièrement en mode solo ;
- la révision de l'aménagement des communautés et quartiers afin de favoriser leur interconnexion ;
- la mobilité active et durable sur le territoire lavallois.

La Ville de Laval œuvre depuis plusieurs années à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité et de la corporation par les activités suivantes :

- elle est membre du programme Partenaire pour la protection du climat (PPC) de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) (1997) ;
- elle est une des premières villes à avoir réalisé un bilan des émissions de GES autant pour sa corporation que pour la collectivité (2005) ;
- elle a mis en place une réglementation novatrice qui permet de compenser les émissions de GES reliées à son développement (2011) ;
- elle est inscrite au volet 2 du programme Climat municipalités du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2012) ;
- elle réalise plusieurs projets de sensibilisation des citoyens à la réduction des émissions de GES.

L'Institut Pembina⁷² évalue que la seule augmentation de la production de pétrole brut à partir de sables bitumineux, qui sera destinée à être transporté par le *Projet Oléoduc Énergie Est*, se traduira par une augmentation de 30 à 32 millions de tonnes de GES par année, soit 15 fois plus que les émissions annuelles de GES de l'ensemble du territoire lavallois. De son côté, la firme Navius⁷³, qui a eu le mandat d'évaluer l'impact du projet sur les émissions de GES du Canada dans le cadre de la *Consultation de la Commission de l'Énergie de l'Ontario*, évalue que le projet aurait pour effet d'augmenter de 0,7 à 4,3 Mt de CO₂e les émissions de GES au Canada. Le tableau

⁷² Pembina Institute, *Climate Implications of the Proposed Energy East Pipeline*, 2014.
<http://www.pembina.org/pub/2519>

⁷³ Peters, J., *Overview : The impact of TransCanada's Energy East Project on GHG emissions*, Navius Research, Mars 2016. http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/oleoduc_energie-est/documents/GES3.pdf

suivant présente un sommaire des différentes études visant à estimer l'impact du projet sur les émissions de GES.

Tableau 2 : Synthèse des évaluations d'impact du projet Énergie Est sur les émissions de GES

	TransCanada, 2014	Institut Pembina, 2014	Navius Research Inc., 2015
Émissions liées à la construction de l'oléoduc	1 Mt	<i>N.d.</i>	<i>N.d.</i>
Émissions liées à l'opération de l'oléoduc	1 Mt	<i>N.d.</i>	0 Mt
Émissions en amont – liées à la production des sables bitumineux	<i>N.d.</i>	31 Mt	3 Mt / année ^a
Émissions en aval – liées à la consommation d'hydrocarbures	<i>N.d.</i>	<i>N.d.</i>	8 Mt / année ^{a,b}
Effet total	2 Mt	31 Mt	11 Mt / année^a

Par souci de simplicité, les données médianes sont présentées. Les résultats sont arrondis à l'unité près.

^aÉmissions pour l'année 2035. L'année 2035 a été choisie afin de représenter les impacts à long terme du projet.

^bLes émissions supplémentaires liées à l'augmentation de la consommation d'hydrocarbures ont lieu à l'extérieur du Canada.

Peu importe l'ordre de grandeur, les deux (2) études indépendantes conclues que le *Projet Oléoduc Énergie Est* auront pour effet d'augmenter les émissions de GES au Canada. Il faut comprendre que toutes augmentations des GES dans un secteur d'activités auront pour effet de mettre une pression supplémentaire, non nécessaire, sur les autres secteurs d'activités, si le Canada veut atteindre sa cible de réduction des émissions de GES. Or, le Canada, lors de la Conférence de Paris de 2015 sur le climat (COP21) réitérait son engagement à réduire de 30% ses émissions de GES sous le niveau de 2005 ce qui représente une réduction de 200 Mt de CO₂e par rapport aux dernières données de l'inventaire canadien des émissions de GES de 2013. Le *Projet Oléoduc Énergie Est* pourrait, selon l'étude retenue, représenter de 0,35% à 16% des réductions d'émissions de GES nécessaires à l'atteinte de la cible que le Canada s'est fixée.

Sur ce point, les conclusions du rapport du *Projet Trottier*⁷⁴ sont sans équivoques : si le Canada veut atteindre ses cibles, il doit dès aujourd'hui entamer une profonde décarbonisation de sa production et consommation énergétique. Ce projet a été élaboré conjointement par l'Institut de l'énergie Trottier de l'École Polytechnique de Montréal, l'Académie canadienne du génie (ACG) et la Fondation David Suzuki (FDS). L'objectif de ce projet est d'explorer les pistes de solutions possibles pour atteindre l'objectif annoncé par le Canada lors de la COP21, soit une réduction des émissions de GES de 80 % d'ici 2050 par rapport à 1990, tout en considérant une réduction de 100 % ou plus d'ici la fin du siècle. Cet objectif de 80 % vise les recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et qui correspond aux réductions nécessaires au niveau mondial si l'on veut stabiliser la concentration de CO₂ dans l'atmosphère et limiter le réchauffement planétaire à 2°C. Les États-Unis et l'Union européenne ont déjà entamé des démarches pour se doter d'un tel objectif.

⁷⁴ Projet Trottier pour l'avenir énergétique, *Défis et opportunités pour le Canada : Transformations pour une réduction majeure des émissions de GES*, Institut de l'énergie Trottier de l'École Polytechnique de Montréal, Montréal, Avril 2016. <http://iet.polymtl.ca/tefp/>

Le projet met en évidence les changements qui seront nécessaires du point de vue des infrastructures énergétiques actuelles et futures pour réaliser des réductions d'émissions significatives au Canada. Les résultats de l'analyse font émerger un certain nombre de possibilités qui mèneraient à des progrès significatifs vers la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES si elles étaient appliquées aujourd'hui. L'une de ces priorités d'actions est la réduction de la dépendance aux combustibles fossiles pour les secteurs de consommation finale, principalement par le biais d'une transition vers une plus grande utilisation d'électricité provenant de sources à faibles émissions de carbone ou de biocarburants. Dans le secteur des transports, les changements majeurs suggérés concernent l'utilisation de véhicules électriques pour les particuliers et les services de proximité, l'utilisation de biocarburants pour le transport lourd de marchandises, et l'électrification de certaines portions du transport ferroviaire. Dans les secteurs industriels et agricoles, les principales opportunités impliquent une plus grande utilisation de l'électricité et des biocarburants.

En ce sens, la Ville de Laval salue les engagements pris par le Gouvernement du Québec dans sa *Politique Énergétique*⁷⁵ avec des cibles ambitieuses visant la décarbonisation de sa production et consommation énergétique :

- réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés ;
- éliminer l'utilisation du charbon thermique ;
- augmenter de 25 % la production totale d'énergie renouvelable ;
- augmenter de 50 % la production de bioénergie.

⁷⁵ Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, *Politique énergétique 2030 – Un virage historique permettant au Québec d'entrer dans l'économie du 21e siècle*, Québec, Avril 2016. <http://mern.gouv.qc.ca/2016-04-07-politique-energetique-2030-quebec-economie/>

5 Conclusion

En tant que membre de la Fédération canadienne des municipalités (FCM), la Ville de Laval s'inquiète, non seulement des conséquences négatives pour sa population, mais aussi pour l'ensemble des citoyens canadiens de la réalisation du *Projet Oléoduc Énergie Est* de TransCanada.

À la question « *Le Projet Oléoduc Énergie Est est-il nécessaire ?* », la Ville de Laval conclut que non, le projet n'est pas nécessaire. L'utilité économique pour la Ville de Laval et plus globalement pour le Québec est pratiquement inexistante et, à plus long terme, reste à démontrer pour le Canada. Pour ce qui est de l'utilité fonctionnelle du projet, la Ville de Laval ne croit pas que la production et le transport de volumes supplémentaires de pétrole brut, avec tous les risques que cela représente, soient nécessaires dans le contexte économique actuel à la lumière des engagements pris par le Canada et le Québec en matière de lutte aux changements climatiques et de transition énergétique.

Concrètement, la présence d'un oléoduc traversant le territoire lavallois du nord au sud et, en amont, la rivière des Outaouais, un affluent primordial pour l'approvisionnement en eau potable, inquiète les autorités municipales par les risques qu'il fait courir à la population, à l'environnement et à l'activité économique régionale. Dans ce contexte, la Ville de Laval ne peut garantir la sécurité de ses citoyens et la protection de l'environnement sur son territoire. La Ville de Laval recommande donc au ministre du Développement durable, de l'environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Monsieur David Heurtel, de s'objecter à la réalisation du *Projet Oléoduc Énergie Est* de la société TransCanada.

Globalement, la Ville de Laval est d'avis que ce projet est basé sur des objectifs qui sont diamétralement opposés à ceux qu'elle poursuit avec l'adoption de sa vision stratégique en 2015 et son nouveau schéma d'aménagement en 2016. La Ville de Laval est d'avis que le projet ne contribuera pas à réduire notre dépendance énergétique aux combustibles fossiles, ne réduira pas les émissions de gaz à effet de serre et n'aura pas d'impact positif sur la qualité de l'air, et conséquemment, sur la santé des citoyens.

La Ville de Laval remercie le BAPE de lui avoir permis de soumettre ses commentaires et recommandations sur le *Projet Oléoduc Énergie Est* de TransCanada.

Mémoire déposé le 20 avril 2016 par



Marc Demers, maire de la Ville de Laval