
Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada

Mémoire de la Ville de Laval

Déposé dans le cadre de la consultation publique de la
Commission de l'environnement de la
Communauté métropolitaine de Montréal

Août 2015



Table des matières

Sommaire de la position de la Ville de Laval au regard du projet	3
Mise en contexte	3
1. Les considérations générales	4
1.1. La nécessité du projet	4
1.2. Les éléments à considérer dans la position des élus.....	4
1.3. Les principaux impacts du projet	5
1.3.1. Les risques d'un sinistre.....	5
1.3.2. Le morcellement de certaines parties du territoire	5
1.3.3. La disponibilité accrue et à faible prix d'un combustible fossile	5
1.3.4. Un apport économique assuré.....	6
1.4. L'incidence de l'abandon du projet pour le transport des produits pétroliers	6
2. Le choix du tracé	6
2.1. Les éléments à considérer.....	6
2.2. Les commentaires sur le tracé proposé.....	7
2.3. Les incidences du tracé pour la Ville de Laval	8
3. Les retombées économiques	8
3.1. Les retombées pendant l'exploitation.....	8
3.2. Les retombées après l'exploitation	9
3.3. Les effets du projet sur le marché local du pétrole.....	9
4. Les préoccupations environnementales et sociales	10
4.1. Les préoccupations environnementales	10
4.1.1. Advenant un déversement accidentel	10
4.1.2. Au cours de la construction de l'oléoduc	11
4.1.3. Dans le cas d'une fuite majeure dans la rivière des Outaouais.....	12
4.2. Les impacts du projet sur les cibles d'émission de gaz à effet de serre (GES)	13
4.3. Les impacts du projet sur la santé humaine.....	14
5. Les mesures de sécurité	14
5.1. Les principales préoccupations.....	14
5.1.1. La capacité de détection des fuites	15
5.1.2. La distance entre les vannes d'isolement	15
5.1.3. Le temps de réaction.....	15
5.2. Les principales mesures de prévention.....	16
5.3. Les aspects à intégrer aux plans des mesures d'urgence	16
En guise de conclusion.....	17

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 principale raison réside dans le fait que la Ville de Laval souhaite préserver la sécurité de ses citoyens et la protection de l'environnement sur son territoire. Devant le peu de réponses obtenues lors d'une rencontre tenue au mois d'août 2015 entre les représentants de la Ville de Laval et ceux de TransCanada, 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 territoire lavallois et le développement des énergies vertes renouvelables.

Les lignes qui suivent contiennent les réponses détaillées de la Ville de Laval aux 18 questions formulées par la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de cette consultation.

Mise en contexte

Le projet Énergie Est de TransCanada prévoit :

- la conversion d'un gazoduc en oléoduc;
- la construction, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, dans l'est de l'Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick, de nouveaux tronçons qui seraient reliés à la canalisation convertie;
- la construction des installations connexes, des stations de pompage et des réservoirs pour le transport de pétrole brut de l'Alberta jusqu'au Québec et au Nouveau-Brunswick, y compris les installations maritimes donnant accès aux marchés étrangers.

Pour les besoins de la consultation publique, la CMM a identifié 18 questions largement inspirées des questions de l'Office national de l'énergie (ONÉ), auxquelles les citoyens et les organismes sont invités à répondre. La table des matières du présent Mémoire est directement calquée sur ces questions.

1. Les considérations générales

1.1. La nécessité du projet

Question de la CMM :

1.1 Le projet est-il nécessaire?

Le projet de TransCanada 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.

1.2. Les éléments à considérer dans la position des élus

Question de la CMM :

1.2 Quels sont les principaux éléments qui devraient orienter la position des élus de la Communauté en ce qui a trait au projet d'Oléoduc Énergie Est ?

Les principaux éléments que les élus devraient considérer dans la formulation de leur position sont les suivants :

- les risques du projet pour la sécurité et le bien-être des citoyens;
- les risques de sinistres et leurs impacts sur la production et la distribution de l'eau potable, sur l'environnement ainsi que sur l'économie locale et régionale;
- la fiabilité du réseau de transport par oléoduc;
- les équipements prévus pour la segmentation de l'oléoduc;
- la fiabilité et l'efficacité des mesures de surveillance incluant les délais de détection de fuites ainsi que les mesures de contrôle et d'isolement des fuites;
- le signalement, par la société exploitante, de tout incident ou anomalie de l'oléoduc sur son territoire;
- la qualité des plans d'urgence et leur mise à jour régulière;
- l'assurance que les ressources humaines, matérielles et financières seront disponibles pour intervenir rapidement en cas de sinistre;

- la transparence que TransCanada démontrera dans ses relations avec les communautés locales incluant la mise en place d'un plan de communication en cas d'un sinistre.

1.3. Les principaux impacts du projet

Question de la CMM :

1,3 Quels seraient les impacts du projet Oléoduc Énergie Est pour les municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal ?

Les impacts potentiels du projet Oléoduc Énergie Est pour les municipalités de la CMM incluant la Ville de Laval sont de trois ordres : les risques d'un sinistre, le morcellement de certaines parties de territoire ainsi que la disponibilité accrue et à faible prix d'un combustible fossile. Les paragraphes qui suivent décrivent davantage ces impacts.

1.3.1. 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 ont un impact majeur sur beaucoup d'éléments vitaux dont :

- 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 sécurité physique des citoyens;
- 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.

1.3.2. Le morcellement de certaines parties du territoire

Les endroits où passera l'oléoduc seront marqués, ce qui équivaut à un morcellement du territoire, entraînant des effets sur la planification et la gestion de ces espaces.

1.3.3. La disponibilité accrue et à faible prix d'un combustible fossile

Globalement, tant que les combustibles fossiles seront disponibles et à faible prix, le développement de ressources énergétiques propres et renouvelables traînera de la patte.

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 Laval aspire d'ici 2035 dans son énoncé de vision.¹

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>

1.3.4. Un apport économique assuré

Selon la société TransCanada, l'impact économique pour les Lavallois proviendra surtout de la taxation reliée à l'emprise de l'oléoduc sur leur territoire. Il est trop tôt, à ce stade-ci, pour en déterminer les modalités et les revenus anticipés.

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

Question de la CMM :

1.4 Quels seraient les impacts de la non-réalisation du projet pour le transport de produits pétroliers? Pour les municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal ?

Dans une logique de consommation toujours plus grande de combustibles fossiles, il est permis de croire que l'abandon du projet Oléoduc Énergie Est engendrera une augmentation du transport du pétrole par d'autres modes de transport comme le train ou la voie maritime. Or, nous croyons que cette croissance ainsi que la sécurisation des autres modes de transport devraient faire l'objet du même regard critique de la part des gouvernements.

Quant à la prétendue sécurité des oléoducs qui serait supérieure aux autres modes de transport (train, navire), l'expérience démontre que certains oléoducs prétendent « sans failles » (Kalamazoo, Nexen) ont connu des incidents majeurs et catastrophiques. Les conséquences furent dramatiques étant donné les volumes déversés et les produits transportés. Nous revenons sur cette réalité au cours du présent mémoire.

2. Le choix du tracé

2.1. Les éléments à considérer

Question de la CMM :

2.1 Quels sont les principaux éléments à prendre en compte lors du choix du tracé ?

La Ville Laval est particulièrement interpellée par les tracés à l'étude qui pourraient, lors d'un sinistre, affecter lourdement 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.

2.2. Les commentaires sur le tracé proposé

Question de la CMM :

2.2 Quels sont vos principaux commentaires sur le tracé proposé ?

D'entrée de jeu, il faut savoir que le tracé final de l'oléoduc projeté sur le territoire lavallois n'est toujours pas connu au moment d'écrire ces lignes.

Cependant, les tracés à l'étude prévoient traverser du nord au sud l'île de Laval dans sa partie est. L'oléoduc franchirait donc les deux rivières qui bordent Laval – des Mille Îles et des Prairies –, puis une importante zone agricole et enfin, deux quartiers résidentiels, l'un au nord et l'autre au sud.

La traversée de la rivière des Mille Îles rejoint l'habitat floristique de la carmantine d'Amérique, une espèce floristique menacée au Canada. Ce même secteur de la rivière abrite un habitat essentiel pour le dard de sable, un poisson en péril dont le statut est menacé au Canada, ainsi que le chevalier cuivré, une autre espèce endémique au Québec jugée en voie de disparition au Canada.

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 parcourrait la zone agricole.

Le trajet prévoit enfin traverser la rivière des Prairies dans le secteur de l'Archipel du Mitan. Or, cette réserve naturelle est une aire protégée décrétée par le gouvernement du Québec. Elle est reconnue 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 Migneron, du Mitan et du Moulin.

Selon TransCanada, l'oléoduc serait construit à plusieurs dizaines de mètres de profondeur, sous le lit des rivières des Mille Îles et des Prairies, ce qui éviterait tout impact en surface. La protection intégrale de ces milieux naturels fait qu'en aucun temps – incluant un sinistre majeur –, ces zones ne peuvent être utilisées pour forer et/ou installer des équipements de récupération de produits pétroliers dans l'oléoduc.

TransCanada n'a toujours pas indiqué comment l'oléoduc traversera la rivière des Outaouais et les affluents de la rivière des Mille Îles. La société ne semble pas vouloir segmenter chaque passage d'un cours d'eau, à l'aide de vannes, par exemple. La Ville de Laval juge l'ensemble de cette situation extrêmement préoccupante étant donné que la rivière des Outaouais est le tributaire des sources d'eau brute de la Ville.

2.3. Les incidences du tracé pour la Ville de Laval

Question de la CMM :

2.3 Quelles sont les incidences du tracé proposé pour les villes concernées? Pour les propriétaires fonciers ?

La présence d'un oléoduc et les servitudes qui s'y rattachent auront certainement un impact sur la trame urbaine et la planification du territoire.

Selon les dernières informations de la société TransCanada, l'oléoduc pourrait traverser la rivière des Outaouais près du village de Pointe-Fortune. Un déversement majeur à cet endroit pourrait contaminer la rivière des Outaouais, rejoindre le lac des Deux-Montagnes et ainsi contaminer les rivières des Mille Îles et des Prairies où sont situées toutes les prises d'eau potable de la Ville de Laval.

La catastrophe de Lac-Mégantic a démontré que la Ville de Lévis, une municipalité pourtant située très en aval sur la rivière Chaudière, a dû investir massivement dans des mesures temporaires pour alimenter sa population en eau potable, en raison de la présence de traces d'hydrocarbure détectées dans son eau brute.

TransCanada n'a pas encore terminé son étude de dispersion des produits pétroliers. Cependant, elle indique déjà dans sa documentation qu'il n'y aura pas d'impact. De plus, elle semble avoir envisagé comme unique hypothèse que seul le débit maximal de la rivière des Outaouais présentait un risque. Or, les périodes d'étiage (une baisse périodique des eaux d'un cours d'eau) sur la rivière des Mille Îles comportent des particularités – par exemple, une importante présence d'algues – qui doivent aussi être considérées.

La Ville de Laval considère que cette approche est non scientifique et nuit à la crédibilité de l'étude en cours.

3. Les retombées économiques

3.1. Les retombées pendant l'exploitation

Question de la CMM :

3.1 Quelles sont les retombées économiques du projet ?

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.

De plus, un sinistre grave, comme une explosion, pourrait causer, selon l'ampleur du désastre, 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.

Dans le cas d'un déversement dans la rivière des Outaouais, l'arrêt de l'approvisionnement en eau potable se solderait par de lourdes pertes pour les commerces et industries lavalloises, à cause de l'arrêt de leurs opérations.

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

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'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.

3.3. Les effets du projet sur le marché local du pétrole

Question de la CMM :

Quels sont les effets du projet sur l'approvisionnement et le marché des produits pétroliers locaux ?

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

« 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 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. »²

On compte trois raffineries sur le tracé du projet 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 672 000 barils par jour (bpj) d'après les calculs effectués par le Conseil des Canadiens, Ecology Action Centre, Équiterre et Environmental Defense.

Puisque 300 000 barils (potentiellement 370 000) pourraient provenir de l'inversion de la ligne 9B d'Enbridge sous peu, c'est donc dire qu'environ 300 000 barils par jour des 1,1 million de barils du projet Oléoduc Énergie Est pourraient être traités par les raffineries de l'Est. Par conséquent, le reste des 800 000 barils de pétrole transitant chaque jour par l'oléoduc serait nécessairement destiné à l'exportation.

² Extrait d'un texte de TransCanada disponible au <http://www.oleoducenergieest.com/emplois-et-securite-energetique-le-duo-gagnant-denergie-est/>

Toutefois, ces 300 000 bpj potentiels à destination des raffineries québécoises demeurent hypothétiques, étant donné que les raffineries du Québec s'approvisionnent déjà à hauteur d'environ 400 000 bpj en provenance des États-Unis.

De plus, le 2 avril 2015, TransCanada a annoncé qu'elle modifiait la portée du projet Oléoduc Énergie Est au Québec et qu'elle n'entendait pas construire de terminal pétrolier, ni de réservoirs connexes à Cacouna, bien que d'autres options alternatives pour de telles infrastructures demeurent toujours à l'étude.

La baisse des prix du pétrole rend celui des sables bitumineux moins attrayant. Le projet Énergie Est a été conçu à une époque pas si lointaine où le dollar canadien était à parité avec le dollar américain et où le prix du pétrole dépassait les 100 dollars du baril. Or, la baisse du prix pétrole est en partie attribuable à l'accroissement de l'offre des combustibles fossiles. Le projet Oléoduc Énergie Est viendrait augmenter cette offre, ce qui pourrait contribuer à diminuer encore plus le prix du baril.

Comme mentionné précédemment, cette disponibilité accrue et le faible prix du pétrole sont contre-productifs face au développement de ressources énergétiques alternatives propres et renouvelables et aux démarches et programmes de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

4. Les préoccupations environnementales et sociales

4.1. Les préoccupations environnementales

Question de la CMM :

4.1 Quelles sont vos principales préoccupations environnementales pour le projet ?

4.1.1. Advenant un déversement accidentel

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 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 la production de l'eau potable de Laval. Toutefois, il pourrait en être autrement des prises d'eau agricoles et privées, de même que celles des autres municipalités situées en aval de la rivière des Mille Îles et des Prairies.

La contamination des eaux souterraines, des eaux de surface et des sols à la suite d'un déversement pourraient 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.

À titre d'exemple, les poissons contaminés du corridor fluvial pourraient se déplacer et remonter les rivières des Mille Îles et des Prairies, contaminant ainsi les portions de cours d'eau situés en amont d'une fuite. La pêche sportive pourrait alors être affectée en cas de fuite dans l'est de Laval.

La rivière des Mille Îles est considérée comme un joyau environnemental du territoire lavallois. La fréquentation du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles par la population de Laval et celle de la région fait foi de l'importance accordée à ce milieu naturel par les citoyens.

On y retrouve une biodiversité impressionnante, mais plusieurs espèces fauniques et floristiques sont en péril³. D'ailleurs, la rivière des Mille Îles, de même qu'une portion de la rivière des Prairies, abrite le chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*), un poisson en voie de disparition au Canada (inscrit à l'Annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril). 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 plus⁴, pourrait être gravement affectée par un déversement de pétrole dans son habitat.

Une grande partie de l'est de la rivière des Mille Îles, en amont et en aval du futur oléoduc, sert d'habitat à la carmantine d'Amérique (*Justicia americana*), une plante menacée au Canada. D'ailleurs, 99% de l'effectif canadien de la carmantine d'Amérique croît dans les eaux rapides de la portion est de la rivière des Mille Îles⁵. 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.

Les milieux naturels pourraient aussi être touchés indirectement par les méthodes d'intervention utilisées en cas de fuite – nettoyage, confinement, récupération. Ces méthodes incluent la coupe de végétaux, le dragage, l'excavation et le remaniement de sédiments.

4.1.2. Au cours de la construction de l'oléoduc

Le projet Énergie Est présente un impact potentiel pour la collectivité lavalloise lors de la phase de construction de l'oléoduc. Le paysage urbain et agricole à proximité de l'oléoduc sera affecté par les travaux de construction. Il en résultera de nombreux impacts dont :

- l'altération de l'intégrité des milieux naturels;
- la perturbation des habitats pour la faune et la flore (aquatique, riveraine, humide et terrestre);
- la fragmentation des milieux;
- la perte définitive de certains milieux naturels;
- la modification de l'écologie du paysage;

³ Boutin et al., 2010. *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, 97 p.

⁴ MPO. 2012. *Programme de rétablissement du chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*) au Canada*, Série de Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril. Ottawa, Pêches et Océans Canada, xi + 64 p.

⁵ Agence Parcs Canada. 2011. *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 + 37 pp.

- la création de milieux ouverts perturbés facilitant la colonisation et la propagation d'espèces exotiques envahissantes;
- l'empiètement dans certaines aires patrimoniales;
- la perte temporaire de zones cultivables.

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

Question de la CMM :

4.2 Après avoir consulté l'information disponible, avez-vous de nouveaux renseignements relativement à l'approvisionnement en eau potable, aux milieux humides, au couvert forestier, aux zones de recharges d'aquifères, etc. ?

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.

Une étude⁶ réalisée par la firme Savaria Experts-Conseil, 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.

Ainsi, un déversement de pétrole dans la rivière des Outaouais pourrait priver d'eau l'ensemble des Lavallois pour une durée indéterminée. 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.

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 de la rivière ne doit pas être sous-estimé en ce qui a trait à la production agricole.

⁶ Savaria Experts-Conseil. *Mise en service de l'Oléoduc Énergie Est de TransCanada - Impacts d'un déversement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 6 mai 2015

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

Question de la CMM :

4.3 Quels seraient les impacts du projet sur les cibles d'émission de gaz à effet de serre des gouvernements (Canada, Québec), des municipalités et sur les stratégies de lutte sur les changements climatiques ?

L'effet « Énergie Est » est déjà bien documenté. L'Institut Pembina⁷, évalue que la seule augmentation de la production de pétrole brut à partir de sables bitumineux, qui sera destinée à être transporté par 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.

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.

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.

⁷ <http://www.pembina.org/pub/2519>

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.

4.3. Les impacts du projet sur la santé humaine

Question de la CMM :

4.4 Quels seraient les impacts du projet sur la santé humaine ?

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.

La pollution atmosphérique a fait l'objet de plusieurs études qui démontrent leur impact nuisible sur la santé humaine. 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*⁸

5. Les mesures de sécurité

5.1. Les principales préoccupations

Question de la CMM :

5.1 Quelles sont vos principales préoccupations en matière de sécurité ?

De récents déversements⁹ démontrent que, malgré les engagements des entreprises, les enjeux de sécurité des oléoducs doivent être sérieusement mis en lumière.

⁸ Dr Reeves, François. *Planète cœur – Santé cardiaque et environnement*. Montréal, Éditions MultiMondes et Éditions du CHU Sainte-Justine, 2011, 200 p.

⁹ 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.

Ce sont autant d'incidents qui mettent en évidence trois 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.

5.1.1. La capacité de détection des fuites

Voici deux cas vécus qui remettent en cause la capacité de détection des fuites :

- Premier incident : lors du déversement de l'oléoduc Pegasus d'Exxon Mobile, 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.

5.1.2. 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 le pipeline 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 est que les vannes d'isolement de cette section de la canalisation étaient situées à une distance de 29 km l'une de l'autre.

La Ville de Laval note que le projet Oléoduc Énergie Est, dans sa mouture actuelle, prévoit des vannes d'isolation aux mêmes distances que celles de l'oléoduc d'Exxon Mobile.

5.1.3. 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 le pipeline 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.

5.2. Les principales mesures de prévention

La présente section regroupe 3 questions concernant l'éventuelle réalisation du projet Oléoduc Énergie Est.

Questions de la CMM :

5.2 Quels seraient les éléments à mettre en place pour prévenir ou diminuer les risques d'incident ?

5.4 Quels renseignements devraient être disponibles dans les documents préparés par TransCanada pour planifier les mesures d'urgence ?

5.5 Quelles mesures devraient être prévues pour compenser les répercussions financières auprès des administrations publiques touchées ?

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 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.

5.3. Les aspects à intégrer aux plans des mesures d'urgence

Question de la CMM :

5.3 Quels seraient les aspects à intégrer aux plans de mesures d'urgence en cas d'incident ?

Afin d'assurer la sécurité de la population, l'Office national de l'énergie 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 basé 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.

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.

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.

En guise de 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.

La présence d'un oléoduc traversant le territoire lavallois du nord au sud 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 s'objecte donc à la réalisation du projet Oléoduc Énergie Est de la société TransCanada.

Plus globalement, 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 la Commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal de lui avoir permis de soumettre ses commentaires et recommandations sur le projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada.

Mémoire déposé le xx août 2015 par

Marc Demers, maire de la Ville de Laval

Une production des services de
l'Environnement et des Communications de la
Ville de Laval
Août 2015