

Mémoire de la Ville de Montréal

présenté

à la Commission de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles
chargée d'étudier le projet de la Compagnie
Pipelines Enbridge inc.



Le 2 décembre 2013

Montréal 

Sommaire

La demande soumise par la compagnie Pipelines Enbridge inc. (Enbridge) auprès de l'Office national de l'énergie (ONE) relative au projet d'inversion de la canalisation 9B qui est déjà en exploitation, à l'accroissement de la capacité de la canalisation 9 entre North Westover en Ontario et Montréal et à la modification des règles et règlements pour permettre le transport de brut lourd sur l'ensemble de la canalisation, interpelle l'agglomération de Montréal à plusieurs égards.

Le pipeline, dans sa partie québécoise, traverse la Rivière des Outaouais, parcourt la couronne nord à la hauteur des municipalités de Mirabel, Sainte-Anne des Plaines et Terrebonne, descend vers Laval et termine sa course dans l'est de Montréal sur environ 2,5 km, dans un secteur industriel stratégique du territoire montréalais. Il traverse des zones qui sont vitales pour la grande région métropolitaine, notamment celle de la Rivière des Outaouais, qui constitue une source d'approvisionnement en eau potable pour toute la région.

Le mémoire, présenté à la commission, rappelle les préoccupations exprimées par la Ville de Montréal dans sa lettre de commentaires soumise à l'Office national de l'énergie (ONE) en juillet 2013. Il exprime la position de Montréal à l'égard des priorités gouvernementales énoncées dans le document porté à la consultation du projet Enbridge.

Dans la première partie, la ville de Montréal expose les champs d'expertise qu'elle détient. La seconde partie fait une place importante aux aspects sécuritaires et réglementaires en soulignant la nécessité qu'Enbridge partage avec la municipalité les analyses de risques et les plans d'intervention d'urgence. Le contexte légal et les dispositions relatives aux orientations en matière de planification d'urgence en cas de sinistres, sont également abordés.

La question de l'évaluation environnementale du projet, demandée au gouvernement du Québec par la Ville de Montréal et la CMM, le respect par la compagnie des principes de développement durable, ainsi que la réflexion de la Ville à l'égard des gaz à effet de serre (GES) et la nécessité de respecter la réglementation municipale en matière environnementale font l'objet de la troisième partie.

La quatrième partie traite des retombées économiques du projet, pour la vitalité de l'industrie pétrochimique et des entreprises qui en dépendent ainsi que de l'importance de la pérennité des activités de raffinage dans l'est de Montréal.

Enfin, la création d'un fonds voué à la recherche sur l'intégrité des pipelines et d'un fonds de prévoyance d'un milliard de dollars en cas de sinistre est mise en lumière.

En conclusion, Montréal rappelle la condition demandée à l'ONE de pas accorder l'exemption demandée par la compagnie Enbridge et exige qu'une demande d'autorisation de mise en service soit émise avant de commencer à exploiter les installations dans le sens d'écoulement inversé.

L'Agglomération de Montréal

L'agglomération de Montréal, qui correspond au territoire d'une région administrative du Québec (la région 06), c'est aussi ce qu'il est convenu d'appeler « l'Île de Montréal ». C'est la ville centre de la région montréalaise, le centre économique du Québec : la moitié de la population de la région vit sur son territoire et 64 % des travailleurs de la région y œuvrent chaque jour. Ses entreprises sont responsables de plus de 65 % du PIB de la région. Les investissements privés non résidentiels réalisés sur le territoire de l'agglomération représentent 28 % de ce type d'investissements au Québec. L'agglomération de Montréal, c'est aussi plus de 60 % des exportations de marchandises du Québec et près de 75 % des filiales étrangères installées au Québec.

Table des matières

Mise en contexte	2
1. La Ville de Montréal et ses champs de responsabilités	3
2. La sécurité civile : au cœur des préoccupations de l'administration montréalaise	4
2.1 Principes généraux de gestion des risques de sécurité civile.....	4
2.2 État de préparation de l'agglomération de Montréal.....	5
2.3 Orientations de l'Office national de l'énergie.....	6
2.4 Bilan de la compagnie Enbridge.....	7
2.5 Enjeux montréalais de sécurité civile liés au projet.....	7
2.5.1 Sécurité des infrastructures sur le territoire montréalais.....	8
2.5.2 Sécurité des sources d'approvisionnement d'eau potable.....	10
3. Le développement durable et la réglementation environnementale	11
3.1 Rappel des principes de développement durable.....	11
3.2 L'évaluation environnementale.....	12
3.3 Réaffirmer l'importance du respect de la réglementation municipale en matière d'environnement.....	13
3.4 Les émissions de gaz à effet de serre.....	14
3.4.1 Réduction des émissions de gaz à effet de serre.....	14
4. Le développement économique de l'est de Montréal : retombées économiques du projet	16
4.1 Retombées potentielles.....	16
4.2 Les investissements, le maintien et la création d'emplois.....	17
4.3 La nécessité d'assurer que le terminal reste à Montréal Est.....	18
5. Création de fonds	18
5.1 Fonds pour la recherche et développement dans une logique de prévention des incidents.....	19
5.2 Fonds de prévoyance.....	19
6. Exemption de l'application de l'article 47 de la Loi sur l'Office national de l'énergie ...	19
Liste des sigles et acronymes	21

Annexes

Synthèse des recommandations au gouvernement du Québec

Déclaration du Conseil municipal de Montréal sur le projet d'inversion et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9 de Pipelines Enbridge inc. (CM13 0266).

Résolution de la Communauté métropolitaine de Montréal sur les projets pétroliers des compagnies Transcanada et Enbridge. (CE13-105)

MISE EN CONTEXTE

La demande soumise par la compagnie Pipelines Enbridge inc. (Enbridge) auprès de l'Office national de l'énergie (ONE) relative au projet d'inversion de la canalisation 9B qui est déjà en exploitation, à l'accroissement de la capacité de la canalisation 9 entre North Westover en Ontario et Montréal et à la modification des règles et règlements pour permettre le transport de brut lourd sur l'ensemble de la canalisation, interpelle l'agglomération de Montréal à plusieurs égards.

Le pipeline, dans sa partie québécoise, traverse la Rivière des Outaouais, parcourt la couronne nord à la hauteur des municipalités de Mirabel, Sainte-Anne des Plaines et Terrebonne, descend vers Laval et termine sa course dans l'est de Montréal sur environ 2,5 km, dans un secteur industriel stratégique du territoire montréalais. Il traverse des zones qui sont vitales pour la grande région métropolitaine, notamment celle de la Rivière des Outaouais, qui constitue une source d'approvisionnement en eau potable pour toute la région.

La Ville de Montréal s'est prononcée, dans une lettre de commentaires déposée à l'ONE le 4 juillet dernier, sur des éléments du projet qui rejoignent les trois principes retenus par le gouvernement la présente consultation soit :

- assurer la sécurité des personnes;
- protéger l'environnement;
- dégager des bénéfices économiques pour tous les Québécois.

Les conditions dont devrait être assortie toute autorisation que pourrait accorder l'Office à l'égard du projet proposé dans le contexte des principes précédents ont ainsi été exprimées et la Ville de Montréal attend les conclusions de l'ONE en regard de ces conditions.

Depuis le dépôt de la lettre de commentaires, une tragédie sans précédent au Québec, celle de Lac-Mégantic, est venue rappeler à tous, les réalités sous-jacentes au transport des matières dangereuses qu'il soit terrestre ou maritime. Tous s'entendent pour dire que le transport par pipeline est plus sécuritaire que le rail ou les navires. Mais lorsqu'un incident se produit, les conséquences sont désastreuses tant pour l'environnement que pour les communautés concernées. Parallèlement, les dimensions économiques des projets pétroliers, dont celui de la compagnie Pipeline Enbridge, sont importantes pour la vitalité de l'industrie pétrochimique de l'est de Montréal, les entreprises qui en dépendent et les emplois qui y sont rattachés.

Par la présentation de ce mémoire à la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles chargée d'étudier l'acceptabilité pour le Québec du projet d'Enbridge, la Ville de Montréal réitère sa volonté d'assurer que l'ensemble des dimensions inhérentes au projet qu'elles soient de nature sécuritaire, environnementale, réglementaire ou économique, soient prises en considération et ce, pour garantir la qualité de vie de ses citoyens dans le cadre des principes qui orientent le développement de la Ville.

1. LA VILLE DE MONTRÉAL ET SES CHAMPS DE RESPONSABILITÉS

La Ville de Montréal détient une solide expertise dans tous les champs d'activités où elle intervient notamment en matière de sécurité civile, de mesures d'urgence, de développement durable, d'environnement, de développement économique, de transport et de toutes questions liées à la réglementation sur son territoire. Dans le contexte de l'actuelle consultation menée par le gouvernement du Québec, la participation de Montréal est fondée sur l'expertise qu'elle possède et qui est décrite ici.

Le Centre de sécurité civile (CSC) œuvre à bâtir un processus de concertation favorisant la préparation de l'agglomération de Montréal face aux sinistres potentiels et l'intervention en temps de crise. Le personnel du CSC rassemble, les citoyens, les intervenants des milieux municipaux, industriels et gouvernementaux ainsi que des partenaires du milieu universitaire autour d'un but commun : la sécurité des citoyens de l'agglomération de Montréal. Le CSC est responsable notamment des plans de mesures d'urgence, exercices, procédures d'alerte et de mobilisation. Il analyse l'information pouvant permettre d'éviter ou de mieux se préparer aux sinistres potentiels tels que des inondations, des fuites toxiques, des pandémies, etc. Actifs sur le terrain, il participe de près à la coordination des efforts en temps d'intervention et de rétablissement.

La **Division du développement économique et des initiatives stratégiques** s'active à réaliser le plein potentiel économique de Montréal avec la collaboration de ses partenaires économiques, sociaux et institutionnels, conformément à la Stratégie de développement économique 2011-2017. Cette stratégie comprend un plan d'action pour l'est de Montréal, dont les axes stratégiques sont d'appuyer le développement de secteurs économiques porteurs, dont celui de la pétrochimie, de maximiser les retombées économiques, et de moderniser les espaces industriels.

La **Direction de l'environnement** fait appliquer la réglementation de la Communauté métropolitaine de Montréal sur l'assainissement de l'air et de l'eau pour l'agglomération de Montréal. Elle délivre les permis, réalise les inspections, effectue les prélèvements nécessaires au suivi de la réglementation et produit les rapports appropriés. La direction contrôle également les rejets industriels, développe et applique le programme de redevances de la Ville. Enfin, elle fait la prévention et agit comme guichet unique pour les industries relativement à la qualité de l'environnement.

La **Division du développement durable** élabore, met en œuvre et assure le suivi du Plan développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 en concertation avec les diverses parties prenantes de la collectivité et du Plan corporatif de Montréal en développement durable 2010-2015. Son rôle est de : coordonner la mise en œuvre et le suivi du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et développer l'expertise en matière de développement durable.

2. LA SÉCURITÉ CIVILE : AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DE L'ADMINISTRATION MONTRÉALAISE

2.1 Principes généraux de gestion des risques de sécurité civile

La sécurité civile traite de la gestion des risques de sinistres majeurs auxquels peuvent être exposés les populations, les biens et l'environnement. Son action s'articule autour de quatre phases généralement reconnues (prévention, préparation, intervention, rétablissement) et fait appel à des ressources spécifiques à divers champs d'intervention. À Montréal, les conséquences possibles des sinistres, les mutations urbaines ainsi que les bouleversements climatiques ont contribué, au cours des dernières décennies, à la mise en place d'un éventail d'outils et d'expertises pour faciliter la gestion des risques et des sinistres. La prévention des sinistres est fondamentale en sécurité civile puisqu'elle exige des organisations, la mise en place de mécanismes pour réduire les effets potentiels d'un événement majeur sur les populations et sur leurs biens.

Contexte légal et dispositions relatives aux orientations en matière de planification d'urgence en cas de sinistre

La *Loi sur la sécurité civile* (chap. S-2.3) (LSC) a été adoptée par le gouvernement du Québec en 2001. Elle avait pour but d'encadrer l'organisation de la sécurité civile et attribuait aux municipalités le titre d'autorités responsables. Cette loi prévoyait divers mécanismes d'identification du risque et de planification de mesures d'urgence dont plusieurs orientations devaient être établies par une réglementation notamment celles associées à la réalisation d'un schéma de sécurité civile et à l'identification des installations ou activités jugées générateurs de risques de sinistre majeur. Depuis l'adoption de la Loi, aucun règlement n'est venu encadrer les éléments précités. Il apparaît maintenant nécessaire de bonifier la *Loi sur la sécurité civile* afin d'outiller les municipalités ou autres autorités responsables pour qu'elles puissent organiser ou finaliser l'identification des risques sur leur territoire et la planification des mesures d'urgence requises. À cet effet, la Ville de Montréal recommande que le gouvernement du Québec adopte le règlement attendu en lien à l'article 8 de la LSC définissant les activités et les biens générateurs de risque majeur. Par conséquent, les entreprises ayant des activités et biens identifiés comme générateurs de risque auraient ainsi l'obligation de déclarer ce risque à l'autorité locale responsable tel que prescrit aux articles 8 à 15 de la LSC.

De plus, la Ville de Montréal recommande que Québec établisse par règlement l'obligation pour les entreprises ayant des activités et biens générateurs de risque :

- d'analyser et d'évaluer les risques reliés aux matières dangereuses;
- de mettre en place et de maintenir un système de gestion des risques efficace, incluant des indicateurs de performance;
- de communiquer les risques associés aux matières dangereuses sous leur contrôle;
- de produire un plan d'urgence, en partenariat avec les autorités locales.

La Ville de Montréal recommande également que le gouvernement du Québec se prononce en matière d'acceptabilité du risque et d'aménagement du territoire en définissant un cadre légal et réglementaire définissant des règles d'usage du territoire en fonction des risques d'accident industriel associés aux matières dangereuses.

L'absence de ces cadres réglementaires a eu pour conséquence de référer les organisations et les gestionnaires de mesures d'urgence, au même titre que pour les questions environnementales, aux bonnes pratiques en sécurité civile, en gestion des risques majeurs et en

aménagement du territoire. C'est pourquoi la Ville de Montréal, à titre de communauté résiliente¹, adhère à des principes reconnus de bonnes pratiques en matière de gestion des risques. Des mesures appropriées et cohérentes doivent être instaurées pour préserver la sécurité des populations et de leurs biens malgré l'absence de réglementation en ce sens. Selon cette optique et sachant que le risque nul n'existe pas, la Ville de Montréal privilégie l'évaluation des projets de développement selon la hiérarchie suivante :

- élimination à la source ou évitement du risque;
- réduction du risque (occurrence et danger);
- atténuation de la vulnérabilité du milieu (conséquences).

Notons cependant que la *Loi sur la sécurité incendie* (chapitre S-3.4) encadre les diverses sphères de la planification en matière de sécurité incendie. Elle exige entre autres des entités municipales la réalisation d'un schéma de couverture de risques qui, en plus d'établir les objectifs de protection contre les incendies et les actions requises, a pour mandat de recenser et évaluer les risques présents sur le territoire concerné.

Le principe de précaution est au cœur de la gestion des risques compte tenu des vulnérabilités de la collectivité et des conséquences potentielles d'un sinistre.

En matière de bonnes pratiques de gestion du risque industriel, la Ville de Montréal se réfère aux travaux du *Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs* (CRAIM). L'organisation aborde la gestion du risque dans l'ensemble des quatre phases précédemment mentionnées. **Cette démarche permet de développer une approche commune de planification, d'intervention et de communication** entre les personnes dont les activités ou les biens sont générateurs de risques, les services d'urgence de la municipalité, les citoyens et toute autre partie prenante afin de développer une culture de prévention, ainsi que la mise en place de mesures d'urgence efficaces.

2.2 État de préparation de l'agglomération de Montréal

Le Conseil d'agglomération de Montréal, qui représente plus de deux millions de citoyens, a adopté en 2006 la *Politique de sécurité civile de l'agglomération de Montréal*. Cette politique, par l'application de principes de gestion systémique à la prévention et à la gestion des risques, a pour objectifs :

- d'assurer la protection des citoyens, de leurs biens et de leur environnement ;
- d'assurer la protection des employés en cas de sinistre et d'assurer la protection des installations nécessaires au maintien des services essentiels pendant et après un sinistre.

Découlant de cette politique, et conformément aux exigences de la *Loi sur la sécurité civile*, le *Plan de sécurité civile de l'agglomération de Montréal*, sous la responsabilité du Centre de sécurité civile de Montréal² (CSC), définit quant à lui les modalités de coordination et d'intervention des intervenants d'urgence ainsi que des partenaires municipaux et externes lors de sinistre.

¹ Une communauté résiliente a la capacité de résister aux situations présentant des dangers avec un minimum de dommages et de s'en relever efficacement par la suite.

² Le CSC a pour mission de s'assurer de la prévention des sinistres et du meilleur état de préparation des arrondissements et des services centraux de la Ville de Montréal, ainsi que des villes liées de l'agglomération face aux risques majeurs. Il fournit également un support stratégique à la coordination des intervenants en sécurité civile lors de sinistres et du rétablissement après sinistre.

Conformément à la *Loi sur la sécurité incendie*, le conseil d'agglomération de Montréal a adopté le 18 décembre 2008 le *Schéma de couverture de risques en sécurité incendie (2009-2013)*. Ce dernier mettait l'emphase sur une approche de prévention, ainsi que sur l'optimisation de l'intervention et de l'alimentation en eau. L'agglomération de Montréal dispose du plus important effectif d'intervenants et d'équipements d'urgence du Québec incluant 2392 pompiers répartis au sein de 65 casernes. En 2012, près de 1800 pompiers étaient certifiés premiers répondants. Le SIM dispose également d'équipes d'intervention spécialisée en sauvetage technique (sauvetage en espaces clos, lors d'effondrement de structures, en excavation et en tranchées), en matières dangereuses, en sauvetage nautique et sur glace ainsi qu'en hauteur.

Pour donner les moyens au Coordonnateur de sécurité civile, en l'occurrence le directeur du Service de sécurité incendie de Montréal (SIM), d'assumer ses responsabilités en matière de sécurité civile et de sécurité incendie, le Conseil d'agglomération de Montréal a adopté en 2012 le *Règlement sur le Service de sécurité incendie de Montréal (RCG 12-003)*. Les dispositions prévues à l'article 3 lui accordent le pouvoir de donner tout avis concernant :

- les éléments de sécurité civile relatifs à l'aménagement du territoire;
- l'analyse et la communication des risques en sécurité civile;
- toute autre mesure de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement en cas de sinistre.

Ce dernier peut également, en vertu des pouvoirs accordés à l'article 5, aux fins de l'application de toute disposition d'une loi ou d'un règlement concernant des objets relevant de son expertise, **exiger tout renseignement, de même que la production de tout document s'y rapportant notamment une analyse de risques et la rédaction d'un plan d'urgence conforme.**

2.3 Orientations de l'Office national de l'énergie

La Ville de Montréal rappelle au gouvernement du Québec qu'elle partage la priorité absolue de l'ONE à l'effet d'assurer la sûreté des personnes, de même que la protection de l'environnement et des biens³. À cet égard, l'ONE exige des sociétés réglementées, par l'entremise du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres (DORS-99-294) (RPT-99)*, la réalisation d'un programme de gestion des situations d'urgence afin de prévoir, prévenir, gérer et atténuer les conditions durant les situations d'urgence⁴. Le système de gestion et les processus mis en place par les sociétés doivent être clairement indiqués dans leur programme de gestion des situations d'urgence. En cas d'incident, les sociétés ont comme responsabilités de nettoyer entièrement le site et d'atténuer les effets environnementaux.

L'ONE identifie dix éléments que doit minimalement contenir le programme de gestion des situations d'urgence des sociétés, notamment ceux stipulés aux articles 33⁵, 34⁶ et 35⁷ du règlement. La Ville de Montréal tient à souligner particulièrement trois de ces éléments :

³ <https://www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/rsftyndthnvrnmnt/mrgncymngmnt/mrgncymngmnt-fra.html>

4 **32.** (1) La compagnie établit, met en œuvre et maintient un programme de gestion des situations d'urgence qui permet de prévoir, de prévenir, de gérer et d'atténuer les conditions pouvant avoir une incidence négative sur les biens, l'environnement ou la sécurité des travailleurs ou du public, en présence d'une situation d'urgence.

(1.1) La compagnie élabore un manuel des mesures d'urgence, qu'elle révisé régulièrement et met à jour au besoin.

⁵ **33** La compagnie doit entrer et demeurer en communication avec les organismes qui peuvent devoir intervenir en cas d'urgence sur le pipeline; elle doit les consulter lorsqu'elle établit et met à jour le manuel des mesures d'urgence.

⁶ **34.** La compagnie doit prendre toutes les mesures raisonnables pour informer toutes les personnes qui peuvent être associées à une activité d'intervention en cas d'urgence sur le pipeline, des pratiques et procédures en vigueur, et mettre à leur disposition des renseignements conformes à ceux précisés dans le manuel des mesures d'urgence.

- assurer les liaisons avec les organismes susceptibles d'intervenir en cas d'urgence;
- prendre toutes les mesures raisonnables pour informer quiconque peut être associé à une intervention d'urgence sur le pipeline, des pratiques et procédures à suivre;
- établir un programme d'éducation permanente à l'intention des services de police et d'incendie, des installations de santé, des autres organismes compétents ainsi que des membres du grand public qui habitent à proximité du pipeline, pour les informer de l'emplacement du pipeline, des situations d'urgence possible pouvant mettre en cause le pipeline et des mesures de sécurité à prendre en cas d'urgence.

2.4 Bilan de la compagnie Enbridge

Enbridge transporte chaque jour 2,5 millions de barils de produits pétroliers en Amérique du Nord. L'entreprise souligne que les pipelines constituent le moyen de transport le plus sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Depuis l'annonce du projet d'inversion et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9B, la compagnie met l'emphase sur son bilan environnemental, sur les mesures de prévention et de sécurité mises en place et sur son engagement en faveur du développement durable. Au niveau des pratiques internes, à titre d'entreprise socialement responsable, Enbridge mentionne qu'elle fait appel aux meilleurs outils, technologies et stratégies qui soient pour veiller aux infrastructures et assurer l'intégrité des pipelines et des installations, notamment en ce qui a trait aux mesures d'entretien, de contrôle des fuites et d'inspection.

Malgré d'ambitieux engagements (objectif d'accidents, planification, entretien préventif, etc.), Enbridge serait responsable, selon l'Institut Polaris, de 804 déversements en Amérique du Nord entre 1999 et 2010, dont celui de la rivière Kalamazoo⁸. En raison notamment des conséquences et des délais d'intervention de l'entreprise qui ont été rapportés, il devient légitime de soulever des questions sur l'état de sa préparation actuelle en cas de fuite, de déversement ou autre incident reconnu comme sinistre. Dernièrement, l'ONE a également jugé non conforme la sécurité, selon la réglementation en vigueur, plusieurs stations de pompage de la compagnie, dont celle de Terrebonne sur la ligne 9B.

2.5 Enjeux montréalais de sécurité civile liés au projet

La Ville de Montréal reconnaît que le transport de combustibles pétroliers par pipeline demeure l'un des moyens les plus sécuritaires si on le compare aux transports ferroviaire, maritime ou routier. Cependant, ce mode de transport n'est pas sans risque et des enjeux de sécurité aux conséquences graves demeurent présents ce qui appelle à la vigilance dans ce projet comme dans tout autre projet.

La demande d'inversion de la canalisation 9B n'a pas pour objet d'ajouter un nouveau pipeline. Toutefois, l'accroissement de la capacité et le changement de type de produit transporté sur un pipeline âgé de 38 ans pourraient avoir une incidence sur ce risque. La Ville de Montréal, avec l'information et l'expertise dont elle dispose, n'est pas en mesure d'évaluer cette incidence à ce stade-ci. C'est pourquoi, elle souhaite vivement que toutes les mesures soient prises pour assurer l'intégrité et la sécurité du pipeline dans toute sa longueur et que des inspections

⁷ 35. La compagnie doit établir un programme d'éducation permanente à l'intention des services de police et d'incendie, des installations de santé, des autres agences et organismes compétents ainsi que des membres du grand public qui habitent près du pipeline pour les informer de l'emplacement du pipeline, des situations d'urgence possible pouvant mettre en cause le pipeline et des mesures de sécurité à prendre en cas d'urgence.

⁸ Déversement de la rivière Kalamazoo, Michigan, États-Unis, 2010 : 3,2 millions de litres de bitume naturel dilué (4,3 millions selon l'EPA) se sont déversés dans l'environnement. Le nettoyage de la zone contaminée a coûté quelque 800 millions de dollars. Les conclusions du rapport ont critiqué la réaction de la compagnie Enbridge avant et pendant le déversement.

systematiques soient effectuées aux points de passage critiques (notamment sous la rivière des Outaouais) qui pourraient mettre en péril l'approvisionnement en eau de plus de deux millions de personnes, ainsi que sur les 2,5 kilomètres que parcourt le pipeline sur son territoire. La Ville souhaite qu'Enbridge partage régulièrement cette information avec les autorités de la région métropolitaine et à l'instar de la recommandation émise par le gouvernement de l'Ontario, produire un rapport annuel. .

La priorité pour Montréal à cet égard est :

- d'assurer la protection des sources d'approvisionnement d'eau potable de l'agglomération de Montréal relativement aux infrastructures de transport des produits pétroliers traversant la rivière des Outaouais et ses affluents;
- d'assurer la protection de la population, des personnes vulnérables, des biens et de l'environnement relativement aux infrastructures de transport situées sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

2.5.1 Sécurité des infrastructures sur le territoire montréalais

La canalisation 9B d'Enbridge prend sa source au terminal situé à Montréal-Est, traverse l'arrondissement RDP-PAT sur une distance approximative de 2,5 km pour ensuite quitter le territoire montréalais et traverser la rivière des Prairies, en direction de Laval et de la Couronne Nord.

Les risques de sécurité identifiés au transport de produits pétroliers par pipeline sont :

- Les fuites et déversements de produit pétrolier ;
- Les incendies de produits pétroliers suite à un déversement ;
- L'émission de fumées toxiques à la suite d'un incendie de produits pétroliers.

De façon générale, les causes provoquant une fuite et un déversement sont multiples et incluent l'intervention d'un tiers, un bris mécanique, la corrosion, un aléa naturel, etc.

Une lettre adressée aux municipalités du Québec datant du 15 novembre 2012 et dont une copie est présentée sur le site de l'ONE (document B1-12) mentionne qu'Enbridge dispose de plans détaillés d'intervention en cas d'urgence. Selon cette lettre, la compagnie affirme que les plans ont été élaborés en consultation avec les organismes de réglementation et les parties prenantes visées et qu'ils tiennent compte des priorités régionales et des emplacements à risque élevé tels que les principaux cours d'eau et les secteurs résidentiels. Au moment de déposer la lettre de commentaires de la Ville de Montréal à l'ONE en juillet dernier, ces informations n'étaient pas encore partagées avec les autorités de la Ville de Montréal. Il apparaissait essentiel que les services d'urgence de l'agglomération de Montréal soient consultés et impliqués dans un processus de gestion des risques visant à arrimer les procédures d'urgence des parties concernées.

Depuis l'émission de la lettre de commentaires de la Ville de Montréal à l'ONE, des représentants de la Ville de Montréal (CSC, SIM, Direction de l'environnement, Service de l'eau) et d'Enbridge se sont rencontrés à deux reprises (7 août et 16 septembre). Cette seconde rencontre préliminaire avait pour objectif d'amorcer un dialogue entre les intervenants d'urgence et la compagnie en abordant les thèmes relatifs à la planification des mesures d'urgence. Enbridge a profité de l'occasion pour partager certains documents et plans nécessaires à l'organisation d'intervention d'urgence. Le processus de communication en cours prévoit l'organisation de rencontres subséquentes pour déterminer les besoins additionnels des instances locales et

assurer un dialogue conjoint essentiel à une planification d'urgence cohérente et concertée. Les rôles et responsabilités attendues de part et d'autre devront nécessairement être clarifiés.

Les analyses de risques doivent permettre d'identifier les scénarios plausibles de fuite en tenant compte de la conception, des caractéristiques des produits transportés, du fonctionnement, des systèmes de contrôle, des travaux et des dangers naturels, afin d'en évaluer les conséquences (ex. : volume de déversement, intensité des radiations thermiques, amplitude d'une surpression, etc.). L'analyse de risques devrait également considérer les effets domino d'un déversement et les risques industriels des installations voisines.

Considérant qu'aucune méthodologie standardisée n'est recommandée par l'ONE, la Ville de Montréal et le CSC sont d'avis qu'un comité d'experts devrait être formé afin d'établir et statuer sur les critères d'une méthodologie reconnue aux fins de modélisation et d'analyse des risques associés au transport de produits pétroliers par oléoducs/pipelines. Ce comité technique devrait interpeller les compagnies pipelinières, des experts reconnus et des représentants d'organisations municipales et du gouvernement. Rappelons qu'en matière de gestion des risques, la Ville de Montréal adhère aux principes généralement reconnus par la communauté scientifique, notamment la démarche et la méthodologie d'analyse de risques, tels que publiés par le CRAIM. Les seuils d'effets à retenir devraient également correspondre à ceux formulés par le CRAIM dans le document publié en 2013 *Les valeurs de référence de seuils d'effets pour déterminer des zones de planification des mesures d'urgence et d'aménagement du territoire* et qui agissent pour l'heure à titre de référence en la matière.

Le plan d'intervention doit préciser les systèmes de surveillance et de contrôle, les ressources de l'entreprise, les responsabilités des intervenants locaux et les orientations pour la mise en place des plans de restauration des terrains contaminés. Des plans spécifiques pour chacune des municipalités touchées par le pipeline devraient être développés pour assurer une intervention efficace et coordonnée qui tient compte des zones jugées vulnérables et des capacités d'intervention locales.

Le gouvernement du Québec doit signifier à l'ONE l'importance qu'Enbridge assure l'intégration de ses plans d'urgence à ceux des services d'urgence municipaux. Cette intégration nécessite notamment des parties impliquées de consolider les procédures opératoires, de divulguer les ressources disponibles en cas d'urgence et de confirmer les rôles et les responsabilités des parties prenantes.

Pour répondre aux préoccupations de la Ville de Montréal et suite aux révélations récentes concernant des lacunes au niveau de l'intégrité de certaines sections de la canalisation 9B, Enbridge devrait également, partager les détails de son programme d'inspection et d'évaluation de l'intégrité des canalisations, ainsi que les rapports d'inspection concernant les canalisations sur le territoire montréalais. La Ville de Montréal désire, s'il y a lieu, être informée des anomalies du tronçon de la canalisation située sur son territoire qui nécessitent ou pourraient nécessiter un examen plus approfondi, des réparations ou des mesures d'atténuation. Ces sections constituent, selon notre perspective, des endroits dont le risque est accru et où des mesures de mitigation devraient être planifiées et réalisées avant l'émission de toute autorisation.

Ainsi la Ville de Montréal recommande que Québec s'assure qu'Enbridge ait à divulguer aux municipalités les résultats des dernières inspections de la ligne 9 et de l'analyse des données afin de confirmer l'intégrité de l'oléoduc avant sa remise en service.

Dans l'éventualité où l'inversion de la canalisation 9B impliquerait des modifications techniques au niveau du terminal ou auprès des industries collectrices des produits transportés, la Ville de Montréal recommandait à l'ONE de considérer ces modifications techniques comme étant partie intégrante du projet et d'exiger auprès de ces industries les mêmes exigences en matière de partage des analyses de risques et des plans d'urgence applicables auprès des autorités responsables de la sécurité civile. Les générateurs de risques se doivent d'impliquer le SIM afin

d'établir une collaboration étroite pour la planification et l'élaboration des mesures d'urgence conjointes.

2.5.2 Sécurité des sources d'approvisionnement d'eau potable

La ligne 9B traverse la rivière des Outaouais entre les municipalités Pointe-Fortune en Montérégie et Saint-André-d'Argenteuil, dans les Laurentides. La rivière des Outaouais s'écoule dans le lac des Deux Montagnes pour ensuite alimenter la Rivière-des-Prairies, le Lac Saint-Louis et le fleuve Saint-Laurent.

Le réseau de production et de distribution d'eau potable montréalais s'alimente à partir des sources d'eau citées. Il assure une distribution d'eau surpassant les normes de qualité aux citoyens, commerces, industries et institutions de l'agglomération de Montréal. Un déversement majeur de produits pétroliers dans la rivière des Outaouais ou de l'un de ses affluents aurait pour conséquences de mettre en péril les sources d'approvisionnement des usines de production d'eau potable, dont dispose l'agglomération de Montréal. Il s'agit d'un risque dont les conséquences sur la santé publique, l'environnement et la prospérité économique de Montréal seraient majeures et doivent être évaluées.

Bien que ce risque soit localisé à l'extérieur des limites géographiques de l'agglomération de Montréal, les conséquences d'un éventuel déversement au point de traverse de la rivière des Outaouais affecteraient directement la sécurité de la population montréalaise. À ce titre, la Ville de Montréal considère qu'aucune autorisation de procéder au renversement de la conduite 9B ne devrait être accordée par l'ONE sans le respect des conditions suivantes :

- La réalisation et le partage des évaluations d'analyse de risque sur les impacts d'un déversement majeur du pipeline au point de traverse de la rivière des Outaouais et de ses affluents aux autorités responsables de la sécurité civile locale et de l'agglomération de Montréal;
- le partage des plans d'intervention d'urgence à jour détaillés pour le territoire englobant le point de traverse de la rivière des Outaouais et de ses affluents aux autorités responsables de la sécurité civile locale et de l'agglomération de Montréal ainsi que lors de toute révision et mise à jour;
- la démonstration de la capacité financière de l'entreprise pour répondre à tout incident.

Les analyses de risques et les plans d'intervention doivent porter une attention particulière aux propriétés physico-chimiques des produits transportés (pétrole lourd dilué, etc.) et la modélisation de dispersion du contaminant afin d'assurer la sécurité des prises d'eau potable de l'agglomération de Montréal. Ces dernières détermineront le comportement du contaminant et auront une incidence marquée sur les conséquences dans un cours d'eau et les moyens d'intervention qui seront requis des équipes spécialisées. En ce qui a trait aux volets sécurité, sûreté et plans d'urgence associés à la construction et à l'exploitation du projet proposé, notamment la planification des interventions et la prévention des dommages causés par des tiers, la ville de Montréal, invitait l'ONE dans sa lettre de commentaires à ne pas attribuer les certificats nécessaires à la compagnie pipelinière sur la base de simples engagements, mais bien sûr la démonstration réelle par la compagnie de sa volonté de partager les informations demandées par la Ville de Montréal et d'une participation active avec les intervenants d'urgence au sein de comités de vigilance reconnus tels les comités mixtes municipalités, industries (CMMI). Le respect de ces conditions garantira un processus de gestion des risques fiable, tout en démontrant le souci de l'entreprise d'assurer une saine gestion des risques et la mise en œuvre de bonnes pratiques. Dans cette perspective, la Ville de Montréal assure la pleine collaboration de ses ressources.

Autres dispositions applicables en matière de prévention et de sécurité

La Ville de Montréal et le CSC sont d'avis que les recommandations suivantes, exprimées également par l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent (AVGLSL), devraient conditionner la position du Gouvernement du Québec.

- Le gouvernement du Québec doit s'assurer auprès de l'ONE qu'Enbridge, et toute autre compagnie pipelinière dans le futur, s'engage à assurer ou fournir à la demande des instances municipales, de la formation dans le domaine de la réponse aux urgences et des séances d'information au sujet des oléoducs présents sur leur territoire au personnel des autorités responsables et des services d'urgence;
- Le gouvernement du Québec doit insister auprès de l'ONE pour qu'Enbridge installe des valves d'arrêt fonctionnelles sur la ligne 9B à proximité des traverses de cours d'eau ou de plans d'eau majeurs pouvant être opérées à partir du centre de contrôle de l'entreprise, mais également manuellement.

Considérant le risque potentiel de perte d'intégrité de l'oléoduc en raison de l'âge de la conduite;

Considérant le fait que ce sont les municipalités qui assument les risques du transport de matières dangereuses sur leur territoire;

Considérant le fait que les intervenants d'urgence montréalais seraient impliqués en cas d'urgence régionale;

La Ville de Montréal recommande qu'Enbridge s'engage à soutenir financièrement les communautés, de façon à ce qu'elles puissent compléter leur état de préparation par l'acquisition d'équipements de surveillance, de contention ou d'intervention jugés requis à la suite d'un processus de planification conjoint avec l'entreprise. Il apparaît ainsi essentiel d'accroître l'imputabilité des organisations et de leurs dirigeants face à la gestion sécuritaire des matières dangereuses sous leur responsabilité notamment en renforçant les dispositions à cet égard dans les lois et règlements tant au niveau provincial que fédéral.

3. LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 Rappel des principes de développement durable

La Ville de Montréal a adopté en 2005 son *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, qui couvrait la période 2005-2009. suivi d'un second plan en 2010 couvrant la période 2010-2015.

Il a été élaboré et mis en œuvre grâce à une démarche unique de concertation, dont la Ville de Montréal assume la direction. Les principes directeurs suivants ont guidé chaque étape de la démarche :

- une collectivité au cœur du développement durable;
- une meilleure qualité de vie;
- une protection accrue de l'environnement;
- une croissance économique durable.

Le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* contient cinq orientations, chacune étant assortie d'un ou plusieurs objectifs précis. Ces orientations et objectifs traduisent de façon concrète les aspirations de Montréal en matière de développement durable.

- **Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre**
 - Réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise d'ici 2020 par rapport à 1990;
 - Atteindre le standard pancanadien en matière de concentration de particules fines dans l'air ambiant (30 µg / m³) d'ici 2020.
- **Assurer la qualité des milieux de vie résidentiels**
 - Réduire de 25 % le solde migratoire entre Montréal et la banlieue d'ici 2012, en s'adressant principalement aux Montréalais de 25 à 44 ans qui quittent la Ville chaque année.
- **Pratiquer une gestion responsable des ressources**
 - Réduire de 15 % la production d'eau potable d'ici 2015 par rapport à l'an 2000;
 - Améliorer la qualité des eaux de ruissellement qui se déversent dans les cours d'eau;
 - Récupérer 80 % des matières recyclables et organiques, des RDD, des résidus de CRD et des encombrants d'ici 2019.
- **Adopter de bonnes pratiques de développement durable dans les industries, commerces et institutions**
 - Faire de Montréal un leader nord-américain de l'industrie de l'environnement et des technologies propres d'ici 2020;
 - Augmenter de 30 % le nombre de certifications environnementales ou d'adhésions à des programmes environnementaux volontaires à Montréal d'ici 2020 par rapport à 2010.
- **Améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts**
 - Améliorer les infrastructures vertes à Montréal en faisant passer la canopée de 20 à 25 % d'ici 2025 par rapport à 2007.

La Ville de Montréal souhaite que les projets, **tels que celui d'Enbridge**, qui sont réalisés sur son territoire, s'inscrivent dans la continuité de ces orientations et objectifs. Ainsi la Ville de Montréal souhaite que la compagnie s'engage à :

- adopter les bonnes pratiques de développement durable, à respecter et à soutenir les communautés avec lesquelles elle travaille, tel que stipulé dans sa politique corporative de responsabilité sociale;
- mettre en place des mesures d'atténuation, de compensation et de suivi.

Dans une perspective d'acceptabilité sociale, la recommandation relative au rapport annuel sur l'opération de l'oléoduc 9 formulée par le gouvernement de l'Ontario est plus que jamais nécessaire. Tel que mentionné précédemment, nous enjoignons le gouvernement du Québec à demander la même condition soit :

« Qu'Enbridge soumette annuellement un rapport sur l'opération de l'oléoduc 9, incluant des informations sur les fuites et les impacts environnementaux qui leur sont associés, sur les travaux de réparation et d'entretien, les excavations et les inspections réalisées, ainsi que les consultations publiques et les exercices de préparation en cas d'urgence effectuées - ce rapport devra être facilement accessible au public sur Internet ».

3.2 L'évaluation environnementale

Le 22 avril 2013, le conseil municipal de Montréal adoptait à l'unanimité une déclaration demandant au gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP), de réaliser une étude d'évaluation environnementale sur le projet d'inversion et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9 de Pipelines Enbridge inc. (résolution CM 13 0266 en annexe 2).

Quelques semaines plus tard, le comité exécutif de la CMM à sa séance du 30 mai adoptait une résolution dans le même sens pour les projets pétroliers Enbridge et Transcanada (résolution CE13-105 en annexe 3).

D'autres municipalités et MRC de la région métropolitaine ont adopté des résolutions similaires dans la foulée des consultations de l'ONE. Toutes ces instances municipales sont interpellées directement par les projets pétroliers, notamment ceux d'Enbridge et de TransCanada, puisque les réseaux de canalisation visant à transporter le pétrole brut traversent plusieurs municipalités de la grande région métropolitaine. Ces projets soulèvent des questions et des inquiétudes légitimes de la part des citoyens et d'élus municipaux sur les impacts environnementaux potentiels en cas de bris ou de mauvais fonctionnement des oléoducs.

À ce jour, le gouvernement du Québec n'a toutefois pas répondu aux demandes d'évaluations environnementales formulées par la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal. De son côté, Enbridge a produit une évaluation des impacts environnementaux et socio-économiques (*Environmental and Socio-Economic Impact Assessment*), afin de répondre aux exigences de l'Office de l'énergie.

À la lumière de ces demandes, la Ville souhaite que le gouvernement du Québec s'assure que le contenu de l'étude d'impact d'Enbridge réponde aux exigences des directives du MDDEFP en matière environnementale et exprime à l'ONE l'importance de mettre en place des conditions précises suite à cette analyse.

Par ailleurs, le gouvernement a exprimé son intérêt à entendre les participants sur la question de l'encadrement des mesures visant à encadrer le type de pétrole acheminé par la canalisation 9B vers le Québec et la capacité des raffineries du Québec à traiter le pétrole lourd.

La Ville de Montréal souhaite que le Québec encadre cette capacité de manière à ce que toutes les activités reliées à ce projet soient soumises à l'article 22 ou à l'article 31.1 de la LQE et ainsi encadrées juridiquement.

3.3 Réaffirmer l'importance du respect de la réglementation municipale en matière d'environnement

La Direction de l'environnement fait appliquer la réglementation de la Communauté métropolitaine de Montréal sur l'assainissement de l'air et de l'eau pour l'agglomération de Montréal. Elle délivre les permis, réalise les inspections, effectue les prélèvements nécessaires au suivi de la réglementation et produit les rapports appropriés. La direction contrôle également les rejets industriels, développe et applique le programme de redevances de la Ville. Enfin, elle fait la prévention et agit comme guichet unique pour les industries relativement à la qualité de l'environnement.

Dans le cadre de cette juridiction, la Ville de Montréal s'attend à ce que toute compagnie assurant le transport de combustibles fossiles sur son territoire agisse de façon efficace et responsable afin de protéger l'environnement, assurer le bien-être des citoyens et **respecter le rôle et les pouvoirs des municipalités**. Dans le cas du projet soumis par Enbridge et en regard des questions réglementaires liées à l'environnement, la Ville de Montréal souhaite réaffirmer l'importance des questions environnementales et du respect des exigences environnementales de la réglementation applicable. Ainsi, Enbridge doit notamment :

- respecter la réglementation en vigueur et applicable sur le territoire de l'Agglomération de Montréal, notamment sur les rejets industriels (air et eau). À l'instar des installations des compagnies pétrolières existantes, Enbridge doit s'assurer de respecter les exigences contenues dans ces règlements et obtenir les autorisations requises en vertu de ceux-ci.

- s'assurer de prendre toutes les mesures pour minimiser les risques d'accidents et de déversements.

Dans le but de réaffirmer l'importance des règlements en matière environnementale, la Ville de Montréal a clairement exprimé dans sa lettre de commentaires qu'elle s'attendait à ce que l'ONE assortisse son ordonnance d'une condition liée au respect des règlements municipaux en cette matière.

3.4 Les émissions de gaz à effet de serre

Les commentaires de la Ville de Montréal qui apparaissent à cette section touchent principalement l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada et au Québec, incluant les impacts de l'extraction, du transport et du raffinage du pétrole qui sera transporté par l'oléoduc. Ces commentaires s'inscrivent dans le même esprit que ceux qui ont été transmis récemment au gouvernement dans le cadre de la consultation de la *Commission itinérante sur les enjeux énergétiques du Québec*⁹.

Rappelons que la Ville de Montréal ne s'est pas exprimée sur la question de l'émission des GES dans le cadre des auditions de l'ONE concernant ce même projet, puisque l'Office avait spécifiquement précisé qu'il ne se pencherait pas sur les effets environnementaux et socioéconomiques associés aux activités en amont, ni sur l'exploitation des sables bitumineux ou l'utilisation en aval du pétrole transporté par le pipeline. La consultation publique du gouvernement du Québec inclut toutefois ces activités en amont et en aval, lesquelles ont des impacts non négligeables sur les émissions de GES à l'échelle du Canada.

3.4.1 Réduction des émissions de gaz à effet de serre

À l'occasion de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques en 2005, Montréal s'est engagée à **réduire de 30 % ses émissions de GES à l'horizon 2020 par rapport au niveau de 1990**. Cet engagement a été formellement réitéré, en 2010, lors de l'adoption du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 par la Ville de Montréal. À cet effet, le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020* a été adopté récemment.

La Ville de Montréal encourage fortement l'application des principes de cohérence et de complémentarité des interventions gouvernementales, et ce, tout particulièrement en matière de réduction des émissions de GES. Ainsi, nous sommes confiants que les conditions qui seront prises en compte et présentées par le gouvernement du Québec pour juger de l'acceptabilité de ce projet, seront cohérentes avec :

- le Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020;
- la réglementation sur le Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES (SPEDE);
- la Politique québécoise de mobilité durable (PQMD) et la nouvelle Politique énergétique qui seront adoptées sous peu. Cette dernière met notamment l'emphase sur l'électrification des transports, un enjeu prioritaire pour Montréal;
- et enfin la nouvelle cible de réduction des émissions de GES du gouvernement du Québec qui a été fixée à 25 % (par rapport au niveau de 1990) à l'horizon 2020.

Le document de consultation précise que le gouvernement du Québec entend jouer un rôle actif pour s'assurer que ce projet respecte les trois principes qu'il s'est engagé à appliquer dans sa gestion de la filière pétrole, qui sont, outre de s'assurer de la sécurité des personnes et de dégager des bénéfices économiques pour tous les Québécois, de protéger l'environnement.

⁹ *Mémoire sur les enjeux énergétiques du Québec*, Ville de Montréal, 11 octobre 2013.

Nous assumons ainsi qu'en regard de la protection de l'environnement, le projet à l'étude n'ira pas à l'encontre de l'objectif de réduction des émissions de GES que le gouvernement du Québec s'est fixé.

Il y est également rappelé que les deux raffineries québécoises, celle de Montréal et celle de Lévis, sont dotées d'installation permettant essentiellement le raffinage du pétrole léger. Le pétrole transporté dans le cadre du projet, s'il est destiné à l'alimentation des raffineries québécoises, serait donc du brut léger. Dans ce contexte, l'impact du projet sur les émissions de GES serait négligeable : les raffineries québécoises seraient alors alimentées par un pétrole traditionnel de même nature que celui reçu actuellement, mais en provenance de l'Ouest canadien plutôt que d'outremer.

Toutefois, le troisième volet de la demande soumise à l'ONE par Enbridge vise la modification des règles et des règlements pour permettre le transport du brut lourd sur l'ensemble de la canalisation. Considérant la hausse anticipée de la production de pétrole lourd issu des sables bitumineux, la logique veut que les raffineries québécoises modifient leurs installations afin de permettre le raffinage du pétrole lourd qui sera éventuellement transporté.¹⁰ L'intensité des émissions de GES des raffineries québécoises pour chaque baril de pétrole brut traité serait alors probablement en hausse. Ces raffineries, visées par le *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES*, devraient alors couvrir ces émissions de GES supplémentaires par l'acquisition de droits d'émission conformément à ce règlement. Le raffinage de pétrole lourd entraîne également la production de coke de pétrole, lequel a une forte intensité d'émissions de GES par unité d'énergie. L'éventuelle utilisation de ce coke de pétrole par des industries québécoises en remplacement d'autres sources d'énergie à plus faible intensité d'émission de GES entraînerait une hausse des émissions de GES et possiblement une hausse des émissions de contaminants dans l'air. À nouveau, si les industries en question sont visées par le *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de GES*, elles devraient couvrir ces émissions de GES supplémentaires par l'acquisition de droits d'émission.

Il est mentionné dans le document de consultation en ce qui a trait à la provenance du pétrole que « *Les arguments soulevés, à tort ou à raison, sont que le pétrole lourd des sables bitumineux serait plus corrosif et génère de plus grandes quantités de GES.* » Il est démontré que le taux d'émission de GES associé à l'extraction de pétrole des sables bitumineux est plus élevé que celui associé aux sources traditionnelles. À titre d'illustration, mentionnons que dans sa *Directive sur la qualité des carburants*, l'Union européenne estime par exemple que ceux produits à partir de sables bitumineux ont une intensité carbone supérieure d'environ 22 % à celle des carburants issus des pétroles bruts traditionnels. Bien qu'une étude récente commandée par le ministère des Ressources naturelles du Canada conteste le fait que l'écart soit aussi élevé, il est tout de même admis que le taux en question est plus élevé pour le pétrole des sables bitumineux que celui associé aux sources traditionnelles. De plus, il est également admis que les autres impacts environnementaux associés à l'exploitation des sables bitumineux sont généralement plus élevés que ceux de l'extraction de pétrole traditionnel.

Les inventaires des émissions de GES réalisés au Québec (selon les spécifications du Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions dans l'atmosphère (RDOCECA) et applicables au SPEDE ou encore selon les spécifications du programme Climat municipalités) ne tiennent toutefois pas compte des émissions de GES associées aux activités hors Québec (à l'exception des émissions indirectes associées à la consommation d'électricité). L'intensité GES associée à l'extraction et au transport du pétrole importé au Québec n'a donc pas d'impact sur

¹⁰ Il serait également possible que le pétrole transporté ne fasse que transiter par Montréal et soit acheminé par bateau (ou par un nouvel oléoduc) vers d'autres raffineries, que ce soit celle de Valero à Lévis ou autres. Dans ce contexte, l'impact du projet sur les émissions de GES et sur l'économie pour Montréal (et pour le Québec dans l'éventualité où la raffinerie de Lévis (Valero) n'était pas alimentée par ce pétrole) serait négligeable.

nos inventaires. Cette problématique vient du fait que les méthodologies d'inventaire assument que tous les marchés ont une réglementation carbone. Les émissions de GES et la problématique des changements climatiques étant un phénomène global, il serait toutefois souhaitable de mettre en place des mécanismes visant à favoriser l'importation de pétrole ayant l'intensité GES la plus faible selon une approche de cycle de vie, à moins que les émissions de GES du producteur ne soient visées par un plan de réduction contraignant. Ces mécanismes pourraient par exemple être envisagés, selon une méthode reprenant les principes utilisés pour les émissions indirectes associées à la consommation d'électricité et ceux utilisés dans la *Directive sur la qualité des carburants* de l'Union européenne.

La revue des impacts environnementaux associés à la production, au transport et à la consommation des carburants nous rappelle l'importance de poursuivre et d'accélérer nos efforts de réduction de la consommation de carburants fossiles, objectif d'ailleurs clairement énoncé lors de la consultation sur les enjeux énergétiques du Québec.

4. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'EST DE MONTRÉAL : RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET

4.1 Retombées potentielles

Le Québec, malgré une volonté d'atteindre son autonomie énergétique et de réduire sa dépendance aux énergies fossiles, fait face, encore aujourd'hui, à une croissance soutenue de sa consommation de pétrole. Dans ce contexte et jusqu'à ce que cette dépendance décroisse, il est essentiel d'assurer un approvisionnement stable afin de répondre le plus efficacement possible à la demande. Le projet d'inversion du flux du pipeline d'Enbridge comporterait à court et à moyen terme certains avantages économiques pour Montréal. En effet, le projet à l'étude pourrait garantir un approvisionnement plus sécuritaire et à meilleur coût, assurant ainsi le maintien et éventuellement, la création d'emplois dans un secteur stratégique du territoire montréalais, si des investissements sont également consacrés par l'industrie des raffineries.

Au cours des dernières décennies, cinq raffineries ont fermé leurs portes au Québec. Deux sont toujours en activité : celle d'Ultramar (Valero) à Lévis et celle de Suncor dans l'est de Montréal. Ces fermetures ne se limitent pas au Québec et au Canada : il s'agit d'une tendance mondiale qui vise une rationalisation des activités de raffinage pour les concentrer dans un nombre restreint de grands centres, plus près des sources d'approvisionnement. En outre, la production pétrolière dans le sous-continent montre une claire orientation à l'autosuffisance de l'Amérique en approvisionnement du pétrole et une baisse du prix de cette ressource comparativement au pétrole produit ailleurs. Dans ce contexte, il devient stratégique pour Montréal et le Québec de conserver leurs capacités de raffinage et être ainsi en mesure d'obtenir un approvisionnement stable et sécuritaire, non soumis aux aléas géopolitiques des pays producteurs étrangers.

Une réduction potentielle des coûts

Le projet d'inversion à l'étude assurerait un approvisionnement constant de pétrole de l'Ouest canadien et permettrait aux raffineurs et aux entreprises qui en dépendent de réaliser des économies importantes. On estime que le prix du baril de pétrole canadien acheminé par le pipeline d'Enbridge devrait s'approcher de celui du WTI (West Texas Intermediate - Amérique du Nord) plutôt que de celui du Brent (Europe et autres pays), comme c'est le cas actuellement. Le président des activités canadiennes de Valero, M. Ross Bayus, qui prononçait une conférence à la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain le 28 mai 2013, affirmait que depuis les douze derniers mois, un raffineur de la région des Grands Lacs et de Sarnia profiterait d'un

avantage d'environ 22,50 \$ le baril pour l'acquisition de brut par rapport à un raffineur de la côte Est, soit une différence de 25 %¹¹.

Le projet en augmentant à quelques 300 000 par jour le volume de pétrole transporté, pourrait renforcer l'avantage concurrentiel des entreprises locales. Cette réduction potentielle de coûts pourrait également profiter à l'économie de Montréal, plus particulièrement, aux entreprises du secteur de la pétrochimie, de la chimie, de la plasturgie et de la chaîne du polyester. Ces entreprises, qui sont à la fine pointe de la technologie, bénéficieraient ainsi d'un positionnement plus concurrentiel sur le marché nord-américain et mondial.

4.2 Les investissements, le maintien et la création d'emplois

Le *Plan d'action de l'Est de la Stratégie de développement économique 2011-2017 de Montréal* encourage le développement des secteurs économiques forts dans l'Est, notamment la chimie et la plasturgie. Le projet à l'étude, en augmentant le volume des produits pétroliers, participerait à cet objectif, puisqu'une des retombées économiques potentielles serait d'assurer le maintien et éventuellement la création d'emplois de ce secteur à la fois traditionnel et de pointe. Selon les estimations intercensitaires produites par le Comité de recherches économiques de la région de Montréal, il y avait, en 2011, sur le territoire de l'agglomération de Montréal quelque 1 238 emplois dans le secteur de la fabrication de produits du pétrole, 2 712 emplois dans le secteur des produits chimiques (excluant les produits pharmaceutiques) et 4 728 emplois dans le secteur de la fabrication de produits en plastique.¹² Les entreprises qui y sont liées sont majoritairement localisées sur le territoire de l'Arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et de la Ville de Montréal-Est. À titre d'illustration, mentionnons que la production de polyester dans l'est de l'île représente environ 1 % du total de la production mondiale.

Les investissements directs seraient surtout consacrés à l'aménagement de nouvelles infrastructures par Enbridge et par les premiers bénéficiaires de ce nouvel approvisionnement, les sociétés Suncor et Ultramar. Au cours des dernières semaines, la société Suncor a dévoilé son programme de dépenses en immobilisations et ses perspectives de production pour 2014 qui comprennent un investissement de 220 millions de dollars visant l'adaptation de sa raffinerie à l'est de l'île afin de la rendre apte à traiter du pétrole provenant de l'Ouest canadien¹³. Valero estime que 110 millions de dollars devront être consentis, dans ses installations portuaires de Montréal. Ces investissements, s'ils se réalisaient, généreraient quelque 150 emplois pour une période de dix-huit mois et des revenus annuels supplémentaires pour le Port de Montréal où sont localisées les installations de stockage. Dans l'éventualité où Valero envisagerait d'utiliser des armateurs locaux pour transporter ce pétrole vers sa raffinerie de Lévis, une centaine d'emplois permanents pourraient être créés. Une nouvelle source d'approvisionnement stable, sécuritaire et à meilleur coût, constitue un avantage financier en rendant les conditions locales plus avantageuses pour les entreprises actuelles et plus attrayantes pour celles qui pourraient venir s'y établir. Dès lors, le projet à l'étude contribuerait aux objectifs de développement économique de l'Est de Montréal.

L'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS) dans une note socio-économique publiée en septembre 2013¹⁴, soulignait toutefois que les retombées économiques potentielles du projet d'Enbridge demeureraient relatives : une centaine d'emplois à long terme et 6,3 millions de retombées fiscales.

¹¹ Selon le US Energy Information Administration, la différence entre le Brent et le WTI était de 8,00 \$US en octobre 2013.

¹² Source : Statistique Canada, Recensement du Canada 2006, produit personnalisé sur le lieu de travail; estimations intercensitaires, Consortium de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

¹³ Baril, Hélène, « Investissement de 220 millions à Montréal, La Presse affaires, 21 novembre 2013, p. 4

¹⁴ IRIS, *Projet d'oléoduc de sables bitumineux : le Québec à l'heure des choix*. Septembre 2013.

Ainsi, en fonction de la quantité de pétrole qui sera raffiné à Montréal et à Lévis et de la quantité du pétrole brut lourd qui sera acheminé ailleurs, des retombées pourraient apparaître avec le développement de nouvelles expertises dans la recherche de solutions environnementales. L'investissement dans le développement de nouvelles technologies et processus, ainsi que dans les produits pétroliers et pétrochimiques par les raffineries de Montréal et de Québec serait prometteurs. Il s'agit de conditions réalisables et créatrices d'emplois à forte valeur ajoutée dans les technologies propres, dans le raffinage et dans la filière pétrochimique de Montréal.

Des défis à relever pour l'économie

Notre dépendance actuelle au pétrole, la nouvelle réalité du marché et le changement des flux dans l'approvisionnement et les activités de raffinage nous donnent des occasions d'explorer de nouveaux processus dans une perspective de développement durable. Les entreprises, membres Écotech Québec, la grappe des technologies propres sont des joueurs importants dans cette perspective. Le développement des technologies, des processus, des pratiques et des produits nécessaires pour relever les défis du développement durable dans tous les domaines contribue à la création d'entreprises et d'emplois à forte valeur ajoutée à Montréal.

Dans ce sens, il serait souhaitable pour la vitalité de ce secteur stratégique montréalais que Suncor fasse appel à l'expertise des entreprises locales dans le développement et l'implantation des nouvelles technologies nécessaires notamment au raffinage du nouveau pétrole lourd provenant de l'Ouest canadien.

4.3 La nécessité d'assurer que le terminal reste à Montréal Est

Enbridge dans sa demande rappelle que son projet d'inversement de la canalisation « vise à répondre à la demande de ses clients d'avoir un accès accru au pétrole brut de l'Ouest canadien qui provient d'un certain nombre de sources en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, afin d'alimenter le marché du raffinage au Québec. L'accroissement des approvisionnements aux raffineries canadiennes en pétrole à un prix moindre présente des avantages, tant pour l'industrie du raffinage et l'économie canadienne en général que pour les économies de l'Ontario et du Québec ». Des informations obtenues du « Natural Resources Council of Maine », démontrent que le Gouvernement canadien souhaiterait ouvrir le marché du pétrole de l'ouest vers la côte est Américaine. Ainsi, il est légitime d'envisager qu'une planification future prévoie l'envoi de pétrole non seulement dans l'est du Canada, mais que la canalisation 9 serve aussi à alimenter éventuellement la côte est américaine.

Dans ce contexte et compte tenu de ce qui a été mentionné précédemment quant aux avantages liés à l'accroissement du volume de pétrole pour le secteur du raffinage de l'est, Montréal s'inquiète d'un éventuel transport de pétrole vers les États-Unis qui réduirait considérablement les retombées économiques de ce projet. Dans une telle éventualité, la région métropolitaine de Montréal se limiterait à être une zone de passage assumant les risques environnementaux, mais ne bénéficiant pas des retombées économiques. Est-ce qu'Enbridge peut garantir que le terminal de la canalisation 9 restera à Montréal pour au moins les dix prochaines années ou la durée de vie utile restante de la canalisation?

5. CRÉATION DE FONDS

La Ville de Montréal a réitéré sa confiance en l'ONE et partage avec elle et le gouvernement du Québec, la priorité absolue qu'est la sûreté et la sécurité des personnes, ainsi que la protection de l'environnement. Elle est également consciente que le transport terrestre du pétrole par voie de pipeline fait partie des moyens les plus sécuritaires pour transporter cette ressource naturelle. Toutefois, l'âge du pipeline, la nature du pétrole et les risques de déversement, surtout s'ils devaient survenir dans un cours ou un plan d'eau préoccupent non seulement Montréal, mais l'ensemble des municipalités. Après la tragédie de Lac-Mégantic, aucune municipalité ne peut

rester indifférente au transport de pétrole sur son territoire, quel qu'en soit le mode. Dans cette perspective, la Ville de Montréal dans sa lettre de commentaires recommande la mise en place de deux fonds. L'un dans une logique de prévention, l'autre en terme de prévoyance en cas de déversement.

5.1 Fonds pour la recherche et développement dans une logique de prévention des incidents.

Étant donné que la demande d'Enbridge concerne un pipeline qui a déjà 38 années d'existence, il est essentiel d'assurer que les conditions de transport répondent aux plus hauts standards existants. Montréal souhaite que la compagnie contribue à la mise en place d'un fonds voué à la recherche et au développement en collaboration avec les universités et centres de recherches de la région montréalaise, sur les effets du transport de pétrole brut, la sécurité et l'intégrité des pipelines âgés (amélioration des techniques, préventions et bonnes pratiques). La compagnie démontrerait ainsi son ouverture à la recherche de solutions novatrices, efficaces et durables reliées aux risques inhérents au projet.

5.2 Fonds de prévoyance

Les expériences passées ont démontré que dans l'éventualité d'un sinistre majeur, les coûts de décontamination et de restauration des milieux touchés dépassent de loin, les estimations premières : dans le cas du déversement dans la Rivière Kalamazoo au Michigan, ces coûts ont à ce jour atteint presque 1 G\$.

Dans ce contexte, la Ville de Montréal accueille favorablement l'annonce faite le 26 juin dernier, par le gouvernement fédéral, à l'effet que les entreprises qui exploitent les grands oléoducs devront dorénavant démontrer qu'elles ont accès à un milliard de dollars pour couvrir les coûts d'un déversement ou d'une fuite, afin que les contribuables n'aient pas à assumer les frais d'un déversement de pétrole. Nous avons demandé à l'ONE, dans le cadre de ses audiences, de consacrer le principe du pollueur-payeur et de porter une attention particulière à la question des mesures financières à prendre par Enbridge. Ainsi, nous avons demandé à ce que l'ordonnance soit assortie de conditions liées à ces mesures financières (ex. : constitution d'un fonds de prévoyance suffisant pour être à même de faire face aux conséquences financières d'un déversement éventuel). L'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, dont Montréal est membre, a d'ailleurs réitéré cette demande dans le cadre de sa plaidoirie orale en octobre dernier. L'Alliance recommandait notamment la création d'un fonds de prévoyance pour les déversements de pétrole, géré par l'ONE ou toute autre autorité fédérale, et financé par une taxe sur le nombre de barils de pétrole transportés par les compagnies pétrolières. Deux autres membres de l'Alliance, les villes de Toronto et de Mississauga, ont également appuyé ce principe.

6. EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ARTICLE 47 DE LA LOI SUR L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Nous attirons l'attention de la commission sur le fait que dans le cadre de sa demande déposée en novembre 2012, Enbridge demandait notamment à être exemptée de l'application de l'article 47 de la Loi sur l'Office national de l'énergie. L'article 47 de la Loi sur l'Office national de l'énergie stipule que (1) la compagnie ne peut mettre en service, pour le transport d'hydrocarbures ou d'autres produits, un pipeline ou une section de celui-ci que si elle a obtenu de l'Office une autorisation à cette fin (nécessité d'une autorisation) et que (2), l'Office ne délivre l'autorisation prévue au présent article que s'il est convaincu que le pipeline peut, sans danger, être mis en service pour le transport.

Comme dans le cadre de sa décision lors de la première étape du projet d'inversion de la canalisation 9 de Sarnia à North Westover (lettre de décision OH-005-2011), la Ville de Montréal souhaite, à la lumière notamment des enjeux environnementaux et de sécurité civile, que l'ONE rejette la demande d'Enbridge qui vise à la soustraire à l'application de l'article 47 de la Loi sur l'ONÉ, et l'oblige à présenter une demande d'autorisation de mise en service avant de commencer à exploiter les installations dans le sens d'écoulement inversé.

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

CMMIC-EM	Comité mixte municipalités, industries et citoyens de l'est de Montréal
CRAIM	Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs
CSC	Centre de sécurité civile
EC	Environnement Canada
EPA	Environmental Protection Agency
LSC	Loi sur la sécurité civile
ONE	Office National de l'Énergie
PSCAM	Plan de sécurité civile de l'agglomération de Montréal
PUE	Plan d'urgence environnemental
RPT-99	Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres (<i>DORS-99-294</i>)
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal

Projet d'inversion de la canalisation 9B et
d'accroissement de la capacité de la canalisation 9 de
Pipeline Enbridge inc.

Synthèse des recommandations présentée au
gouvernement du Québec dans le cadre de la
consultation publique sur l'inversion du flux de l'oléoduc
9B d'Enbridge

Montréal 

Recommandations au gouvernement du Québec

Assurer la sécurité des personnes		
<p>Considérant les risques existants, les vulnérabilités du territoire Montréalais ainsi que les lacunes démontrées dans la mise en place de procédures d'intervention par l'entreprise lors d'incidents passés, la Ville de Montréal considère qu'aucune autorisation de procéder au renversement de la conduite 9B ne devrait être accordée par l'ONE sans le respect des conditions suivantes :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> le partage des analyses de risque du pipeline et des activités et infrastructures sous-jacentes situées sur le territoire de l'agglomération de Montréal aux autorités responsables de la sécurité civile; 	<ul style="list-style-type: none"> l'arrimage et le partage des plans d'intervention d'urgence détaillés et à jour pour le territoire de l'agglomération de Montréal, ainsi que lors de toute révision et mise à jour; 	<ul style="list-style-type: none"> la démonstration de la capacité financière de l'entreprise pour répondre à tout incident éventuel.
Considérant la nature des activités de la compagnie Enbridge et la localisation de ses infrastructures sur le territoire de l'agglomération de Montréal		
<p>La Ville de Montréal estime que :</p>		
<p>la participation active avec les intervenants d'urgence au sein de comités de vigilance reconnus tels les comités mixtes municipalités, industries (CMMI) démontrerait le souci de l'entreprise d'assurer une saine gestion des risques et la mise en œuvre de bonnes pratiques.</p>		
Contexte légal et dispositions relatives aux orientations en matière de planification d'urgence en cas de sinistre		
<p>la Ville de Montréal recommande que :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement du Québec adopte le règlement attendu en lien à l'article 8 de la LSC définissant les activités et les biens générateurs de risque majeur. Par conséquent, les entreprises ayant des activités et biens identifiés comme générateurs de risque auraient ainsi l'obligation de déclarer ce risque à l'autorité locale responsable tel que prescrit aux articles 8 à 15 de la LSC. 	<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement du Québec établisse par règlement l'obligation pour les entreprises ayant des activités et biens générateurs de risque : <ul style="list-style-type: none"> d'analyser et d'évaluer les risques liés aux matières dangereuses; de mettre en place et de maintenir un système de gestion des risques efficace, incluant des indicateurs de performance; de communiquer les risques associés aux matières dangereuses sous leur contrôle; de produire un plan d'urgence, en partenariat avec les autorités locales. 	<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement du Québec se prononce en matière d'acceptabilité du risque et d'aménagement du territoire en définissant un cadre légal et réglementaire définissant des règles d'usage du territoire en fonction des risques d'accident industriel associés aux matières dangereuses.

Enjeux montréalais de sécurité civile liés au projet, la Ville de Montréal recommande :		
<ul style="list-style-type: none"> • Que toutes les mesures soient prises pour assurer l'intégrité et la sécurité du pipeline dans toute sa longueur et que des inspections systématiques soient effectuées aux points de passage critiques (notamment sous la rivière des Outaouais), ainsi que sur les 2,5 kilomètres que parcourt le pipeline sur son territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Que la compagnie Pipelines Enbridge inc. partage régulièrement cette information avec les autorités de la région métropolitaine et à l'instar de la recommandation émise par le gouvernement de l'Ontario, produise un rapport annuel. 	<ul style="list-style-type: none"> • De former un comité d'experts afin d'établir et statuer sur les critères d'une méthodologie reconnue aux fins de modélisation et d'analyse des risques associés au transport de produits pétroliers par oléoducs/pipelines. Ce comité technique devrait interpeller les compagnies pipelinières, des experts reconnus et des représentants de municipalités et du gouvernement.
Enjeux liés aux inspections la Ville de Montréal recommande que :		
<ul style="list-style-type: none"> • Le gouvernement du Québec s'assure que la compagnie Enbridge ait à divulguer aux municipalités les résultats des dernières inspections de la ligne 9 et de l'analyse des données afin de confirmer l'intégrité de l'oléoduc avant sa remise en service. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ces modifications techniques soient considérées comme étant partie intégrante du projet et que les mêmes exigences en matière de partage des analyses de risques et des plans d'urgence applicables auprès des autorités responsables de la sécurité civile soient demandées. 	<ul style="list-style-type: none"> • La compagnie Enbridge s'engage à soutenir financièrement les communautés, notamment de l'agglomération de Montréal, de façon à ce qu'elles puissent compléter leur état de préparation par l'acquisition d'équipements de surveillance, de contention ou d'intervention jugés requis à la suite d'un processus de planification conjoint avec l'entreprise.
Développement durable		
En regard du plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 certaines orientations sont à considérer dans le cadre du projet Enbridge. La Ville de Montréal souhaite que :		
<ul style="list-style-type: none"> • La compagnie s'engage formellement à adopter les bonnes pratiques de développement durable dans les mesures d'atténuation, de compensations et de suivi, tel que stipulé dans son rapport d'évaluation environnementale 	<ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'un fonds voué à la recherche en collaboration avec les universités (amélioration des techniques, intégrité des pipelines, prévention et bonnes pratiques) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le gouvernement du Québec s'assure que le contenu de l'étude d'impact de la compagnie Enbridge réponde aux exigences des directives du MDDEFP en matière environnementale et exprime à l'ONE l'importance de mettre en place des conditions précises suite à cette analyse. • Le gouvernement du Québec encadre la capacité des raffineries à traiter le pétrole lourd de manière à ce que toutes les activités reliées à ce projet soient soumises à l'article 22 ou à l'article 31.1 de la LQE.

Réglementation environnementale		
<p>La Ville réaffirme l'importance du respect de la réglementation municipale en matière d'environnement. La compagnie Enbridge doit :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Respecter la réglementation en vigueur et applicable sur les territoires de l'agglomération de Montréal notamment sur les rejets industriels (air et eau) 	<ul style="list-style-type: none"> À l'instar des installations des compagnies pétrolières existantes, Enbridge doit s'assurer de respecter les exigences contenues dans ces règlements et obtenir les autorisations requises en vertu de ceux-ci. Dans le but de réaffirmer l'importance des règlements en matière environnementale, l'Office national de l'énergie devrait notamment assortir son ordonnance d'une condition liée au respect des règlements municipaux en cette matière. 	
Développement économique		
<p>Étant donné que le plan d'action de l'Est de la stratégie de développement économique 2011-2017 de Montréal encourage le développement de secteurs économiques forts dans l'Est de la ville, notamment les secteurs de la chimie, de la plasturgie et de la chaîne du polyester, la Ville de Montréal souhaite :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Le maintien et la création d'emplois dans ce secteur à la fois traditionnel et de pointe (2000 emplois directs et indirects, pour la plupart hautement rémunérés) 	<ul style="list-style-type: none"> Que le gouvernement du Québec encourage la raffinerie Suncor à faire appel à l'expertise des entreprises locales dans le développement et l'implantation des nouvelles technologies nécessaires notamment au raffinage du nouveau pétrole lourd provenant de l'Ouest canadien. 	

<p>La compagnie Enbridge souligne qu'un des objectifs du projet est de répondre aux demandes des raffineries de l'Est du Canada d'avoir un accès au pétrole brut de l'Ouest du Canada.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Compte tenu des avantages liés à l'accroissement du volume de pétrole dirigé au terminal des raffineries de l'Est de Montréal et des retombées économiques potentielles pour les entreprises et le maintien de milliers d'emplois liés à cette industrie, Montréal demande aux entreprises pétrolières qu'elles s'engagent à ce que le terminal de la canalisation 9 reste à Montréal. 		
<p>Mise en place d'un fonds de recherches et développement et d'un fonds de prévoyance</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Fonds de recherches et de développement <p>Compte tenu que la demande d'Enbridge concerne un pipeline qui a déjà 37 années d'existence, il est essentiel d'assurer que les conditions de transport répondent aux plus hauts standards existants. Montréal souhaite que la compagnie contribue à la mise en place d'un fonds voué à la recherche et au développement en collaboration avec les universités et centres de recherches de la région montréalaise, sur les effets du transport de pétrole brut, la sécurité et l'intégrité des pipelines âgés (amélioration des techniques, préventions et bonnes pratiques). La compagnie démontrerait ainsi son ouverture à la recherche de solutions novatrices, efficaces et durables reliées aux risques inhérents au projet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fonds de prévoyance <p>Pour couvrir les coûts de récupération, de décontamination et de restauration des milieux advenant un déversement, la Ville demande qu'un fonds dédié soit prévu par les entreprises qui exploitent les grands oléoducs, à l'instar de la récente annonce du gouvernement fédéral visant à obliger ces compagnies à démontrer qu'elles ont accès à un fonds de prévoyance d'un milliard de dollars. Ainsi, l'autorisation devrait être assortie de conditions liées à des mesures financières qu'Enbridge devrait prendre (ex. : constitution d'un fonds de prévoyance suffisant) pour être à même de faire face aux conséquences financières d'un déversement éventuel.</p>	

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 22 avril 2013
Séance tenue le 22 avril 2013

Résolution: CM13 0266

Déclaration pour demander au gouvernement du Québec une étude d'évaluation environnementale sur le projet d'inversion et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9 de Pipelines Enbridge inc.

Attendu le projet de Pipelines Enbridge inc. d'inverser le flux de la canalisation 9 entre Westover-Nord en Ontario et Montréal afin que le pétrole puisse s'écouler d'ouest en est;

Attendu le projet de Pipelines Enbridge inc. d'accroître la capacité sur l'ensemble de la canalisation 9 de 240 000 barils par jour (b/j) à approximativement 300 000 b/j, de Sarnia, en Ontario, jusqu'à Montréal;

Attendu que la canalisation 9 de 762 mm de diamètre (30 po) a été construite au milieu des années 70;

Attendu que le projet nécessitera des travaux et l'ajout d'équipements au terminal de Montréal situé à Montréal-Est sur l'avenue Broadway au sud du boulevard Henri-Bourassa Est;

Attendu que le projet de Pipelines Enbridge inc. pourrait avoir des impacts environnementaux importants en cas de bris de la canalisation 9;

Attendu qu'un déversement de la canalisation 9 à la hauteur de Rigaud pourrait affecter l'approvisionnement en eau potable de l'agglomération de Montréal;

Attendu que l'actuelle consultation devant l'Office national de l'énergie sur le projet de Pipelines Enbridge inc. ne couvre ni les aspects environnementaux reliés à la provenance du pétrole, ni les impacts d'une possible transformation du pétrole sur place et ni les impacts d'une possible exportation du pétrole brut vers l'est;

Il est proposé par Mme Josée Duplessis

appuyé par M. Alain Tassé
M. Richard Deschamps
Mme Louise Harel
M. Richard Bergeron
Mme Chantal Rouleau

Et résolu :

que le conseil municipal demande au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) de réaliser une étude d'évaluation environnementale sur le projet d'inversion et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9 de Pipelines Enbridge inc.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

15.06
/cb

Michael APPLEBAUM

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 24 avril 2013



EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif
tenue le 30 mai 2013 à 9 h 30

SONT PRÉSENTS

M. Michael Applebaum, président, maire de la Ville de Montréal ;
Mme Caroline St-Hilaire, vice-présidente, mairesse de la Ville de
Longueuil ;
M. Laurent Blanchard, président du comité exécutif de la Ville de
Montréal ;
M. Richard Deschamps, membre du comité exécutif de la Ville de
Montréal ;
M. Alexandre Duplessis, maire de la Ville de Laval ;
M. Michel Gilbert, maire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire ;
Mme Louise Harel, membre du conseil de la Ville de Montréal ;
M. Jean-Marc Robitaille, maire de la Ville de Terrebonne.

CE13-105

PROJETS PÉTROLIERS DES COMPAGNIES TRANSCANADA ET ENBRIDGE

ATTENDU QUE la Communauté est interpellée directement par les projets des compagnies pétrolières Enbridge et TransCanada puisque les réseaux de canalisation visant à transporter le pétrole brut traversent certaines villes et municipalités de son territoire ;

ATTENDU QUE ces projets soulèvent des questions et des inquiétudes légitimes de la part de citoyens et d'élus municipaux sur les impacts environnementaux potentiels que ces projets pourraient avoir en cas de bris ou de mauvais fonctionnement des oléoducs ;

ATTENDU QUE le processus de consultation publique de l'Office national de l'énergie est assez complexe et rend difficile la participation des citoyens et citoyennes ;

ATTENDU QUE la première ministre du Québec a annoncé en novembre 2012 qu'un comité de travail serait formé de représentants du gouvernement québécois et du gouvernement albertain afin d'évaluer les impacts qu'aurait notamment le projet d'Enbridge au niveau économique et environnemental ;

ATTENDU QUE le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs a annoncé en mars dernier son intention de procéder à une évaluation environnementale du projet d'Enbridge sans en préciser la nature ni la portée ;

Il est résolu de demander à la première ministre du Québec de rassurer la population québécoise touchée de près ou de loin par les projets des compagnies Enbridge et TransCanada en :

- réalisant une étude d'évaluation environnementale pour les deux projets ;
- rendant public le processus par lequel le gouvernement du Québec entend suivre chacune des étapes des deux projets ;

.../2



EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif
tenue le 30 mai 2013 à 9 h 30

CE13-105
(suite)

- expliquant comment le gouvernement compte intervenir dans le processus de consultation publique de l'Office national de l'énergie ;
 - décrivant les autres modes de consultation qu'elle entend privilégier, le cas échéant, afin d'entendre les arguments des citoyens et citoyennes, des organismes en environnement et autres spécialistes qui souhaitent s'exprimer sur la question ;
 - s'assurant que les représentants des municipalités, ainsi que les citoyens et citoyennes aient accès, à chacune de ces étapes, à une information complète afin que cette démarche se fasse dans un esprit de transparence.
-

Certifié conforme

Secrétaire