CANADA

Office national de l'énergie

Motifs de décision

TransCanada PipeLines Limited

GH-4-90

Avril 1991

Installations

Office national de l'énergie

Motifs de décision

relativement à

TransCanada PipeLines Limited

Demande de révision présentée aux termes de la partie I de la *Loi sur l'Office nationale de l'energie*, visant la décision de l'Office de refuser la délivrance d'un certificat à l'égard du prolongement de Gananoque, et

demande intitulée «Demande de révision concernant le prolongement de Gananoque».

GH-4-90

Avril 1991

© Ministre des Approvisionnements Services Canada
1991

No du cat.NE 22-1/1991-7F
ISBN 0-662-96913-8

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

This report is published separately in both official languages.

Exemplaires disponibles auprès du:
Bureau du soutien de la réglementation
Office national de l'énergie
473, rue Albert
Ottawa (Canada)
K1A 0E5
(613) 998-7204

Copies are available on request from:
Regulatory Support Office
National Energy Board
473 Albert Street
Ottawa, Canada
K1A oE5
(613) 998-7204

Imprimé au Canada

Printed in Canada

Table des matières

Table des matières . . . . . (i)

Abréviations . . . . . (IV)

Liste des tableaux . . . . . (iii)

Liste des figures . . . . . (iii)

Liste des annexes . . . . . (iii)

Exposé et comparutions . . . . . (vii)

1. Contexte 1
1.1 Introduction 1
1.2 Le demandeur 1
1.3 Demande initiale (GH-1-9) 2
1.4 Refus de la licence d'exportation et des installations connexes 4
1.5 Méthode axée sur les conditions du marché 4
1.6 Décisions d'examen touchant le prolongement de Gananoque 5
1.6.1 Niagara Mohawk et WGML/TransCanada 5
1.6.2 TransCanada 6
1.7 L'audience GH-4-90 6
1.8 Description du projet 6
1.8.1 Tracé proposé 7
1.8.2 Options de tracé (côté canadien) 7

2. Approvisionnements 10
2.1 Approvisionnement consacré au projet 10
2.2 Approvisionnement global 10

3. Besoins et contrats 11
3.1 Besoins du marché global du gaz 11
3.2 Contrats 14
3.2.1 Contrat de vente de gaz 14
3.2.2 Contrat de service de transport 15
3.3 Débouchés canadiens possibles 15

4. Critères de choix du tracé, avis et méthode de choix du tracé 18
4.1 Critères de choix du tracé 18
4.2 Avis public 19
4.3 Méthode de choix du tracé 20

5. Options de tracé 23
5.1 Côté canadien 23
5.1.1 Tracé proposé 23

5.1.2 Options dans la zone à l'étude . . . 28
5.1.3 Options à l'extérieur de la zone à l'étude . . . 30
5.2 Côté américain . . . 33
5.2.1 Prolongement TransYork et autorisations réglementaires américaines connexes . . . 33
5.2.2 Options de tracé pour le transport aux États-Unis . . . 34

6. Questions environnementales, socio-économiques et d'utilisation des terres liées au tracé proposé . . . 40
6.1 Questions environnementales . . . 40
6.1.1 Agriculture . . . 40
6.1.2 Terres humides . . . 41
6.1.3 Fauve aquatique et terrestre . . . 42
6.1.3.1 Habitats et frayères de poissons . . . 42
6.1.3.2 Rassemblement et migration des oiseaux aquatiques . . . 43
6.1.3.3 Espèces rares et menacées d'extinction . . . 44
6.1.4 Terres boisées . . . 45
6.1.5 Points d'arrivée à terre . . . 45
6.1.6 Ressources historiques et patrimoniales . . . 47
6.1.7 Qualité des sédiments . . . 48
6.2 Questions socio-économiques et d'utilisation des terres . . . 49
6.2.1 Avantages socio-économiques . . . 49
6.2.2 Tourisme et loisirs . . . 51
6.2.3 Santé et sécurité publiques . . . 52
6.2.4 Qualité de vie . . . 53
6.2.5 Valeurs foncières . . . 54
6.2.6 Infrastructure des collectivités . . . 56
6.2.7 Utilisation des terres . . . 57
6.2.7.1 Propriétés résidentielles et lotissements . . . 57
6.2.7.2 Doublement futur . . . 59
6.2.8 Puits d'eau . . . 59
6.3 Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario . . . 61

7. Ingénierie . . . 62
7.1 Pertinence de la conception . . . 62
7.1.1 Installation . . . 62
7.1.2 Sécurité . . . 63
7.2 Options techniques de croisement fluvial . . . 64
7.3 Lutte contre l'incendie . . . 66
7.4 Estimations de coûts . . . 67

8. Faisabilité économique . . . 69

9. Dispositif . . . 72

Liste des tableaux

7-1 Total des coûts en immobilisations 68

Liste des figures

1-1 TransCanada PipeLines Limited - Emplacements des installations* 3
1-2 TransCanada PipeLines Limited - Tracé proposé et options 8
5-1 TransCanada PipeLines Limited - Options dans la zone à l'étude 24
5-2 TransCanada PipeLines Limited - Tracé proposé 25
5-3 TransCanada PipeLines Limited - Options à l'extérieur de la zone à l'étude 26

Liste des annexes

I Ordre des événements ayant mené à l'audience GH-4-90 74
II Critères de choix d'un tracé - pipeline terrestre 77
III Critères de choix d'un tracé - croisement du fleuve Saint-Laurent 78
IV TransCanada PipeLines Limited - engagements auprès du Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario 79

Abréviations

10^6	million
10^9	milliard
ASPIC	Association des sociétés pétrolières indépendantes du Canada
Beak	Beak Consultants Ltd.
CCPO	Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario
CNG	CNG Transmission Corporation
Corps	Department of the Army Corps of Engineers des États-Unis
DEC	Department of Environmental Conservation
DOE/FE	Department of Energy, Office of Fossil Energy
EIE	évaluation de l'incidence de l'exportation
ELATB	ententes en vertu de la Loi sur l'amélioration des terrains boisés de l'Ontario
É.-U.	États-Unis d'Amérique
Empire	Empire State
Fairn	C.B. Fairn & Associates
FERC	Federal Energy Regulatory Commission des États-Unis
GH-1-89	Ordonnance d'audience GH-1-89 relative à la demande présentée par TransCanada concernant les installations pour 1990-1991
GH-5-89	Ordonnance d'audience GH-5-89 relative à la demande présentée par TransCanada concernant les installations pour 1991 et 1992
GH-6-89	Ordonnance d'audience GH-6-89 relative à diverses exportations de gaz
GHW-4-89	Ordonnance d'audience GHW-89 relative à certains aspects de la méthode axée sur les conditions du marché
GH-1-90	Ordonnance d'audience GH-1-90 relative à la révision d'exportations de gaz refusées à l'audience GH-1-89

GHW-4-90	Ordonnance d'audience GHW-4-90 relative à l'examen environnemental des exportations révisées à l'audience GH-1-90
GH-4-90	Ordonnance d'audience GH-4-90 relative au prolongement de Gananoque proposé par TransCanada
ICG Ontario	ICG Utilities (Ontario) Ltd
Iroquois	Iroquois Gas Transmission System
KFN	Kingston Field Naturalists
Loi	*Loi sur l'Office national de l'énergie*
m^3	mètre cube
MCC	ministère de la Culture et des Communications de l'Ontario
MOE	ministère ontarien de l'Environnement
MRN	ministère des Richesses naturelles de l'Ontario
National Fuel	National Fuel Gas Supply Corporation
Niagara Mohawk	Niagara Mohawk Power Corporation
NOVA	NOVA Corporation of Alberta
NYSPSC	New York State Public Service Commission
pi^3	pied cube
Playgroup	Wolfe Island Co-operative Playgroup
PSL	New York Public Service Law
rapports d'évaluation	rapports environnementaux et socio-économiques de juin 1990
Règlement	*Règlement sur les pipelines terrestres*
SCF	Service canadien de la faune
SDC	St. Lawrence Seaway Development Corporation
SDL	société de distribution locale
SG	service garanti
TransCanada	TransCanada Pipelines Limited

Union	Union Gas Limited
Voie maritime	Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
WGML	Western Gas Marketing Limited
WGML/TransCanada	Western Gas Marketing Limited, à titre d'agent pour TransCanada PipeLines Limited

Exposé et comparutions

En vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* , S.R.C. 1985, c. N-7, dans sa version modifiée («la Loi») et à ses règlements d'application.

Par suite d'une révision, conformément à la partie I de la Loi, de la décision rendue par l'Office le 20 novembre 1989 de rejeter la demande de TransCanada PipeLines limited («TransCanada») en date du 29 décembre 1988, dans sa version modifiée, afin d'obtenir un certificat visant certaines installations proposées, appelées le prolongement de Gananoque.

Par suite d'une demande de TransCanada en date du 22 juin 1990, intitulée «Demande de révision du prolongement de Gananoque».

Conformément à l'ordonnance d'audience GH-4-90, dans sa version modifiée.

Entendue à Kingston (Ontario) les 10, 11 et 12 septembre et les 1er, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 29 et 30 octobre 1990 et à Gananoque (Ontario) le 18 septembre 1990.

Devant:

D.B. Smith	Membre président
A. Côté-Verhaaf	Membre
C. Bélanger	Membre

Comparutions

G. Sadvari J. Schatz M. Forster	TransCanada PipeLines Limited
A. Hollingworth M. Newton	Association des sociétés pétrolières indépendantes du Canada
P.C.P. Thompson, c.r. P. Doody G. Pratt	Association des consommateurs industriels de gaz
G. Vance	The Kingston Field Naturalists
P.M. Murray L. Houldsworth	The 1000 Island Area residents' Association
G.E. Bisaillon L. Attfield	The Whitmount Estates Homeowners' Association
E. Huffman	The Wolfe Island Co-operative Playgroup

L.E. Smith	The Alberta Northeast Gas Export Project
T.G. Kane R.J. Harrison	ANR Pipeline Company
L.E. Smith	Boundary Gas, Inc.
S. Carscallen	CanStates Gas Marketing
F.X. Berkemeier	Consumers Power Company
S. Lockwood	FSC Resources Limited
F. Hérbert J.S. Bulger	Gaz Métropolitain, inc.
J. Smellie	ICG Utilities (Ontario) Ltd
I.A. Blue, c.r. D.M. O'Leary J. Day	Niagara Mohawk Power Corporation
J. Hopwood, c.r.	NOVA Corporation of Alberta
E. Legresley W. Houston	Rechester Gas and Electric Corporation
G. Cameron D. Sullman W. Killeen	Union Gas Limited
A. Bigué	Vermont Gas Systems, Inc.
N.J. Schultz D. Purdy	Western Gas Marketing Limited
P. McCunn-Miller	Commission de commercialisation du pétrole de l'Alberta
P. Milliken, député R. Brisson	Kingston et les Îles (circonscription fédérale)
G. Wilson, député prov.	Kingston et les Îles (circonscription provinciale)
V. Black	Ministre de l'Énergie de l'Ontario
J. Robitaille	Procureur général du Québec

G. Hobbs C.N. Graham	Canton de l'île Howe
N. Argue	N. Argue et S. Argue
G.P. Arsenault	C.M. Arsenault
G.P. Arsenault	En son nom propre
G.E. Bissaillon	L. Attfield
M. Baxter	En son nom propre
B.F. Bennett J.R. Bennett	En son nom propre
P.D. Beseau	En son nom propre
G.E. Bisaillon	M.et Mme G.E. Bisaillon
S. Byrne	En son nom propre
B. Chesney	En son nom propre
P. Chesney	En son nom propre
Dr P. Connup	En son nom propre
R.G. Deeley	En son nom propre
S. Deluca	En son nom propre
E. Dumm	En son nom propre
J.H. Edwards	En son nom propre
J.T. Ellerton	En son nom propre
T. Ellerton	T. Ellerton et K. Ellerton
W. Ellerton	W. Ellerton et I. Ellerton
C.N. Graham	En son nom propre
W.H. Gravely	W.H. Gravely et 465980 Ontario Limited
E. Greenlees	E. Greenlees et D. Greenlees
R.E. Henderson	En son nom propre

W. Henderson	En son nom propre
W.C. Henderson	En son nom propre
B. Hogan	En son nom propre
F.E. Hogan	En son nom propre
H.E. Hogan	En son nom propre
E. Huffman	En son nom propre
B. Humphrys	B. Humphrys et D. Humphrys
C.G. Jackson	En son nom propre
J. Josiak	En son nom propre
G. Joslin	G. Joslin et D. Joslin
G. Joslin	W.P. Joslin
J.M. Kane	En son nom propre
K. Keyes	En son nom propre
W.L. Kirkwood	En son nom propre
C. Ladiges	C. Ladiges et A. Ladiges
Dr K.W. Lawless	En son nom propre
W. Mabel	En son nom propre
P. Maitland	En son nom propre
S.B. Martin	En son nom propre
W.A. Martin	En son nom propre
James McReynolds Joanne McReynolds	En son nom propre
Joe McReynolds	En son nom propre
M. McReynolds	En son nom propre
I. Meagher	En son nom propre
G. Metcalfe	En son nom propre

I. Metcalfe	
R. Moizer	En son nom propre
A. Morales D. Morales	En son nom propre
D. Munroe	En son nom propre
M.I. O’Shea N. O’Shea	En son nom propre
J. Peters	En son nom propre
L. Pilszak	En son nom propre
H.Sharpe	En son nom propre
M. Spoljaric	M. et Mme M. Spoljaric
J.A. Vockeroth J. Syme	Office national de l’énergie

Chapitre 1
Contexte

L'annexe 1 présente une liste chronologique des événements ayant mené à l'audience GH-4-90.

1.1 Introduction

Le prolongement de Gananoque visé par la demande est un embranchement de gazoduc que TransCanada Pipelines Limited («TransCanada») construirait, posséderait et exploiterait. La conduite partirait de la station de compression 142 sur la canalisation principale de TransCanada, près de Joyceville (Ontario), pour traverser les cantons de Pittsburgh, de l'île Howe et de l'île Wolfe jusqu'à un point sur la frontière internationale dans le fleuve Saint-Laurent, au sud de l'île Wolfe. Les coûts en immobilisations estimatifs de l'implantation du gazoduc, soit 25,2 km de conduite de 406 mm et une station de comptage, représentent 29,6 millions $ CAN de 1990. La conception prévoit une capacité de pointe de jour d'hiver pour 1991-1992 de 4 970 10^3 m^3 /j (175,4 10^6 pi^3/j), avec perte de compression à la station de compression 1217.

Le prolongement de Gananoque rejoindrait à la frontière un pipeline appelé le prolongement TransYork, que la Niagara Mohawk Power Corporation («Niagara Mohawk») construirait, posséderait et exploiterait. Les installations visées par la demande permettraient à TransCanada d'exporter du gaz directement à Niagara Mohawk, en vertu d'un contrat d'achat de gaz conclu par les deux sociétés[1]. Le prolongement de Gananoque pourrait également servir à l'exportation de volumes supplémentaires vers le réseau de Niagara Mohawk et faciliter l'implantation d'un service local de gaz dans les cantons de Pittsburgh, de l'île Howe ou de l'île Wolfe par une société de distribution locale («SDL») canadienne.

1.2 Le demandeur

TransCanada possède et exploite un réseau pipelinier de gaz naturel qui va de la frontière entre l'Alberta et la Saskatchewan jusqu'à des points de livraison en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario et au Québec (voir figure 1-1). Le réseau dessert des marchés intérieurs à des points de livraison dans les provinces mentionnées et des marchés des États-Unis à des points de livraison sur la frontière internationale.

En plus de transporter du gaz naturel pour elle-même et des clients, TransCanada s'occupe également d'acheter du gaz naturel pour le revendre à des clients canadiens et américains. Par conséquent, le gaz transporté par le réseau de TransCanada appartient soit à TransCanada, soit à l'un ou l'autre de plus d'une centaine d'expéditeurs ayant conclu avec TransCanada des contrats pour un service de transport par son réseau. L'administration de toutes les ventes de gaz naturel de TransCanada relève de sa filiale à part entière, Western Gas Marketing Limited («WGML»), qui est assujettie aux mêmes règles d'accès au réseau de TransCanada que tous les autres expéditeurs.

---

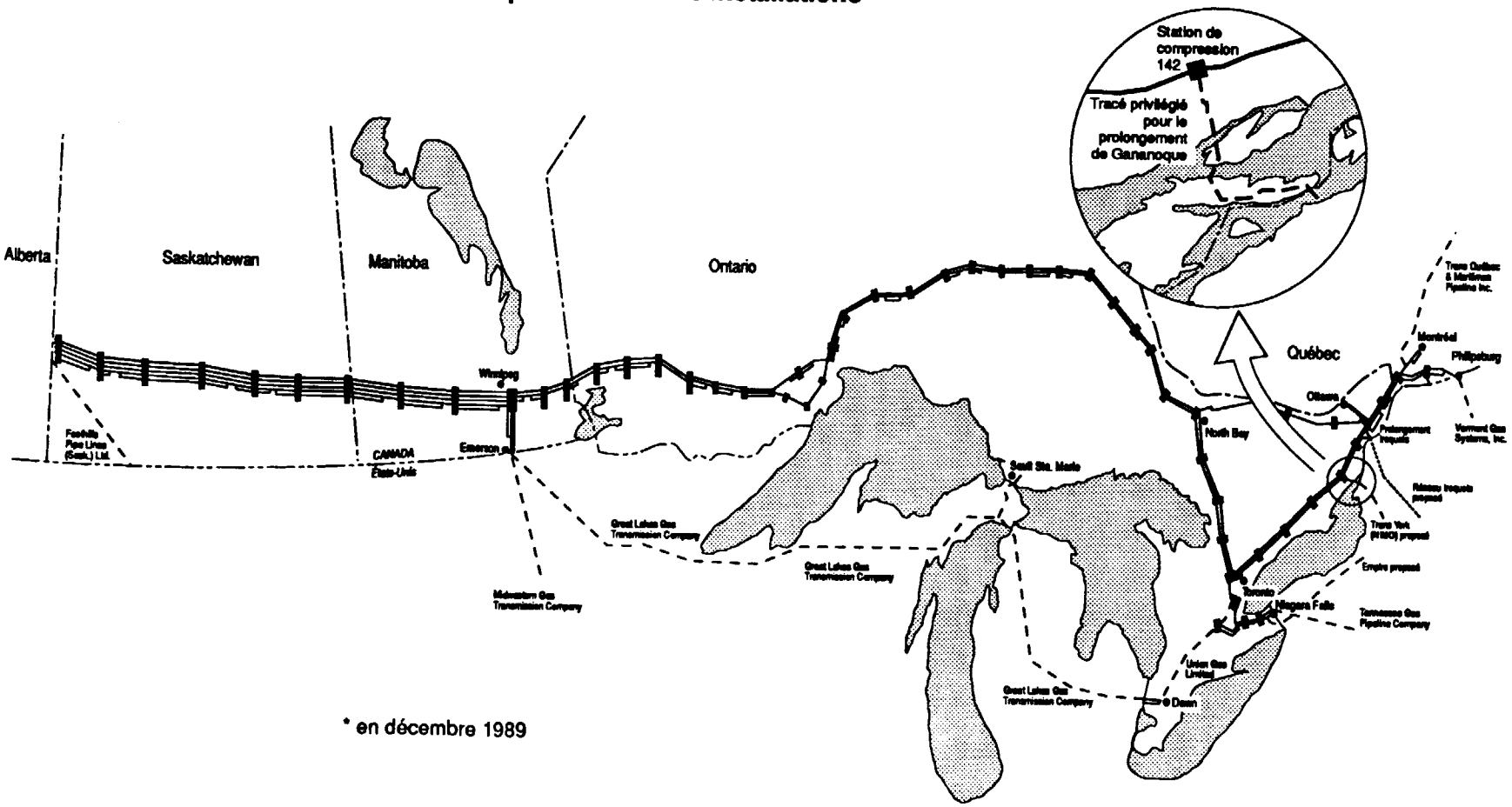
[1] Une fois exécuté, le contrat pro forma d'achat de gaz prévoit que TransCanada vendrait 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) de gaz à Niagara Mohawk pendant une période de 15 ans.

1.3 Demande initiale (GH-1-9)

Le 28 décembre 1988, TransCanada présentait à l'Office une demande portant notamment sur l'obtention d'une certificat en vertu de la partie III de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* («Loi») à l'égard d'installations supplémentaires qu'elle proposait de construire en 1990, installations qui comprenaient le prolongement de Gananoque.

L'Office a décidé d'instruire par audience publique la demande d'installations pour 1990 de TransCanada, en vertu de l'ordonnance d'audience GH-1-89. Lors de cette audience, l'Office a également entendu des demandes en vertu de la partie VI de la Loi, présentées par des sociétés qui désiraient obtenir des licences d'exportation à long terme de gaz aux États-Unis. L'une de ces demandes provenait de Western Gas Marketing Limited, à titre d'agent pour TransCanada PipeLines Limited («WGML/TransCanada»). Le demande, en date du 14 février 1989, visait une licence autorisant l'exportation de gaz à Niagara Mohawk.

Figure 1-1
TransCanada PipeLines Limited
Emplacements des installations*



* en décembre 1989

L'audience GH-1-89 s'est déroulée à Calgary et Ottawa, d'avril à juillet 1989. Au cours de l'audience GH-1-89 et par la suite, l'Office a reçu de nombreuses lettres de résidents préoccupés qui s'opposaient au prolongement de Gananoque. Ces lettres ont mené l'Office à annoncer, dans une lettre en date du 2 août 1990, que si la demande de licence d'exportation de WGML/TransCanada était approuvée, l'Office tiendrait une audience publique dans la région de Kingston pour obtenir d'autres éléments de preuve sur le prolongement de Gananoque proposé.

1.4 Refus de la licence d'exportation et des installations connexes

Le 20 novembre 1989, l'Office rendait ses décisions sur les demandes de licence d'exportation entendues lors de l'audience GH-1-89. Quatre de ces demandes étaient refusées, dont celle de WGML/TransCanada. L'Office a refusé la demande de WGML/TransCanada visant une licence d'exportation de gaz destiné à Niagara Mohawk pour les raisons suivantes:

(i) l'évaluation par l'Office de l'analyse avantages-coûts de WGML/TransCanada l'avait mené à conclure que la vente proposée à l'exportation n'entraînerait probablement pas d'avantages nets pour le Canada, et

(ii) les mécanismes contractuels de détermination des prix étayant la vente proposée à l'exportation n'allaient probablement pas permettre aux prix calculés de tenir entièrement compte de la situation du marché.

Comme le rejet de la demande de licence d'exportation de WGML/TransCanada rendait inutile le prolongement de Gananoque proposé, l'Office a avisé TransCanada, par une lettre en date du 20 novembre 1989, que sa demande de certificat à l'égard du prolongement de Gananoque était refusée.

1.5 Méthode axée sur les conditions du marché

A l'occasion, l'Office examine sa procédure s'appliquant aux licences d'exportation de gaz naturel. À l'issue d'un tel examen mené en 1987, l'Office créait sa méthode axée sur les conditions du marché, qui part du principe que le marché fonctionnera généralement de façon telle que les besoins canadiens en gaz seront comblés à des prix correspondant à la juste valeur marchande.

Le Loi prévoit que l'Office doit tenir des audiences publiques pour étudier des demandes de licence d'exportation de gaz naturel. La méthode axée sur les conditions du marché prévoit que l'Office effectuera un suivi régulier des marchés énergétiques canadiens et que lors des audiences sur des licences d'exportation, l'évaluation de l'Office se composera des trois principaux éléments suivants:

(i) la méthode d'intervention en fonction des plaintes;

(ii) l'évaluation de l'incidence de l'exportation («EIE»), et

(iii) la détermination de l'intérêt public.

Le méthode axée sur les conditions du marché a permis d'établir que lorsque l'Office détermine l'intérêt public, il se penche notamment sur les détails des contrats d'approvisionnement et de vente de gaz qui sous-tendent chaque demande de licence d'exportation et sur la preuve que les revenus

découlant de chaque proposition d'exportation permettraient un recouvrement complet des frais engagés par le Canada dans l'exportation.

L'Office a révisé publiquement à deux reprises la méthode axée sur les conditions du marché depuis son adoption en 1987. Le première fois, en août 1989, l'Office avait décidé d'examiner l'application de l'EIE dans le contexte de la méthode. En novembre 1989, l'Office rendait sa décision, qui était de conserver l'EIE mais de réviser la procédure de son dépôt en preuve lors d'audiences publiques.

Ensuite, en réponse à des préoccupations sur l'utilisation d'analyses avantages-coûts dans la procédure de l'Office sur les licences d'exportation, l'Office décidait en décembre 1989 d'examiner le rôle que devrait jouer l'analyse avantages-coûts dans la méthode axée sur les conditions du marché. L'Office décidait également d'examiner la mesure dans laquelle il devrait étudier les dispositions des contrats d'exportation afin de déterminer s'ils comportaient une certaine marge de souplesse pour qu'ils puissent être adaptés à l'évolution du marché. Cet examen, effectué en vertu de l'ordonnance d'audience GHW-4-89, a mené l'Office à conclure que les grands écarts dans le calcul des frais de production de gaz (selon les postulats employés) et que l'incertitude quant à la différence, le cas échéant, entre les évaluations privées et publiques de ces frais avaient trop d'envergure pour justifier le maintien de l'utilisation d'une analyse d'avantages-coûts dans le processus de licence d'exportation de gaz. En ce qui avait trait à la souplesse contractuelle devant l'évolution du marché, l'Office avait décidé que lorsque la négociation s'était effectuée librement et sans lien de dépendance, on présumerait que les contrats allaient dans le sens de l'intérêt public autant que privé et l'Office n'interviendrait qu'en situation d'exception. L'Office a publié sa décision GHW-4-89 le 15 mars 1990.

1.6 Décisions d'examen touchant le prolongement de Gananoque

1.6.1 Niagara Mohawk et WGML/Transcanada

Le 6 février 1990, Niagara Mohawk présentait à l'Office, en vertu de la partie I de la Loi, une demande de révision de sa décision du 20 novembre 1989 de refuser la demande de licence d'exportation de WGML/TransCanada.

Le 2 mars 1990, WGML/TransCanada produisait une demande de révision de cette même décision.

Devant la nouvelle situation créée par sa décision GHW-4-90 (rendue le 15 mars 1990), l'Office acceptait le 19 mars 1990 les demandes de Niagara Mohawk et de WGML/TransCanada, en indiquant qu'il procéderait à une révision de la décision sur l'exportation rendue le 20 novembre 1989.

Le 11 avril 1990, conformément à l'ordonnance d'audience GH-1-90, l'Office décidait d'instruire la révision par voie d'audience publique à compter du 23 avril 1990, à Calgary (Alberta). L'audience GH-1-90 portait non seulement sur une révision du refus de la demande de licence d'exportation de WGML/TransCanada, mais aussi sur la révision des trois autres demandes de licence d'exportation refusées dans la décision GH-1-89.

Le 12 avril 1990, l'Office délivrait l'ordonnance d'audience GHW-4-90 qui prévoyait, conformément au *Décret sur les lignes directrices visant 1e processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*, un examen environnemental des quatre projets d'exportation révisés en vertu de l'ordonnance d'audience GH-1-90, y compris celui de WGML/TransCanada.

Le 25 avril 1990, l'Office rendait sur le banc sa décision GH-1-90. L'Office avait décidé que si l'examen environnemental en vertu de l'ordonnance GHW-4-90 permettait de déterminer qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une évaluation environnementale du projet d'exportation de WGML/TransCanada, une licence d'exportation serait délivrée à WGML/TransCanada.

L'examen environnemental GHW-4-90 arrivait à sa conclusion le 19 juin 1990, pour déterminer qu'une évaluation environnementale ne constituait pas une condition préalable nécessaire à la délivrance d'une licence à WGML/TransCanada, mais qu'il s'agirait d'une condition préalable nécessaire à la délivrance d'un certificat à TransCanada à l'égard des installations du prolongement de Gananoque.

1.6.2 TransCanada

Le 9 mars 1990, TransCanada demandait à l'Office, en vertu de la partie I de la Loi, une révision de la décision sur des installations, rendue par l'Office le 20 novembre 1989, qui rejetait la demande de certificat présentée le 28 décembre 1988 par TransCanada à l'égard du prolongement de Gananoque. Le 20 mars 1990, l'Office agréait conditionnellement à la demande de révision de TransCanada, en indiquant que s'il décidait de délivrer une licence d'exportation à WGML/TransCanada, l'Office tiendrait une autre audience publique sur le prolongement de Gananoque.

1.7 L'audience GH-4-90

A partir de ses constatations à l'issue des procédures GH-1-90 et GHW-4-90, l'Office décidait le 21 juin 1990 de délivrer une licence d'exportation à WGML/TransCanada, pour ainsi rendre nécessaire une audience publique sur la révision de la décision rendue par l'Office le 20 novembre 1990 à l'égard du prolongement de Gananoque. Afin de faciliter cette révision, TransCanada produisait le 22 juin 1990 une demande intitulée «Demande de révision relativement au prolongement de Gananoque». L'Office décidait de procéder à la révision et d'instruire par voie d'audience publique la demande présentée par TransCanada le 22 juin 1990.

Conformément à l'ordonnance d'audience GH-4-90 délivrée le 12 juillet 1990, l'audience publique commençait le 10 septembre 1990 à Kingston (Ontario) et se terminait le 30 octobre 1990.

L'étape de la preuve de cette audience comprenait deux voyages en autobus au cours desquels l'Office et les parties intéressées ont visité une bonne partie du tracé proposé pour le pipeline et deux des options de tracé rejetées par TransCanada, soit les tracés 3A et 3B (voir figures 1-2, 5-2 et 5-3). La visite du tracé proposé, suggérée par l'Office, a été commanditée par TransCanada. La visite des tracés 3A et 3B a été suggérée et commanditée par K.W. Lawless.

L'argument a été présenté par écrit du 16 novembre au 21 décembre 1990.

1.8 Description du projet

Dans le choix d'un tracé pour le prolongement de Gananoque, TransCanada a défini et évalué sept options de tracé, dont le tracé proposé.

1.8.1 Tracé proposé

Le tracé proposé par TransCanada pour le prolongement de Gananoque s'étend sur environ 25,2 km. La figure 1-2 présente le tracé proposé, ainsi que les options de tracé décrites ci-après. À partir de son point de départ à la station de compression 142, près de Joyceville (Ontario), le tracé proposé parcourt environ 8,2 km sur la terre ferme au Canada, 1,8 km sur l'extrémité ouest de l'île Howe et 12,9 km sur la partie est de l'île Wolfe. Il traverse également trois chenaux du fleuve Saint-Leurent, pour rejoindre le prolongement TransYork à la frontière internationale dans le fleuve Saint-Leurent, près de l'extrémité sud-est de l'île Wolfe. Ce tracé totalise environ 65 km au Canada et aux États-Unis.

1.8.2 Options de tracé (côté canadien)

Le tracé de l'option 1A est identique à celui du tracé proposé, de la station de compression 142 jusqu'à un point qui avance d'environ 3,5 km sur l'île Wolfe, pour ensuite dévier de 0,8 km vers le sud-est jusqu'à la rive sud de l'île Wolfe. À partir de ce point, le tracé traverse la voie principale de navigation en deux sections séparées par l'île Carleton. Ce tracé franchit environ 17,7 km jusqu'à la frontière canado-américaine, soit autour de 8 km de moins que le tracé proposé jusqu'à la frontière. Le tracé du pipeline terrestre américain correspondant à l'option 1A dépasse d'environ 8 km celui du tracé proposé. Ce tracé totalise environ 66 km au Canada et aux États-Unis.

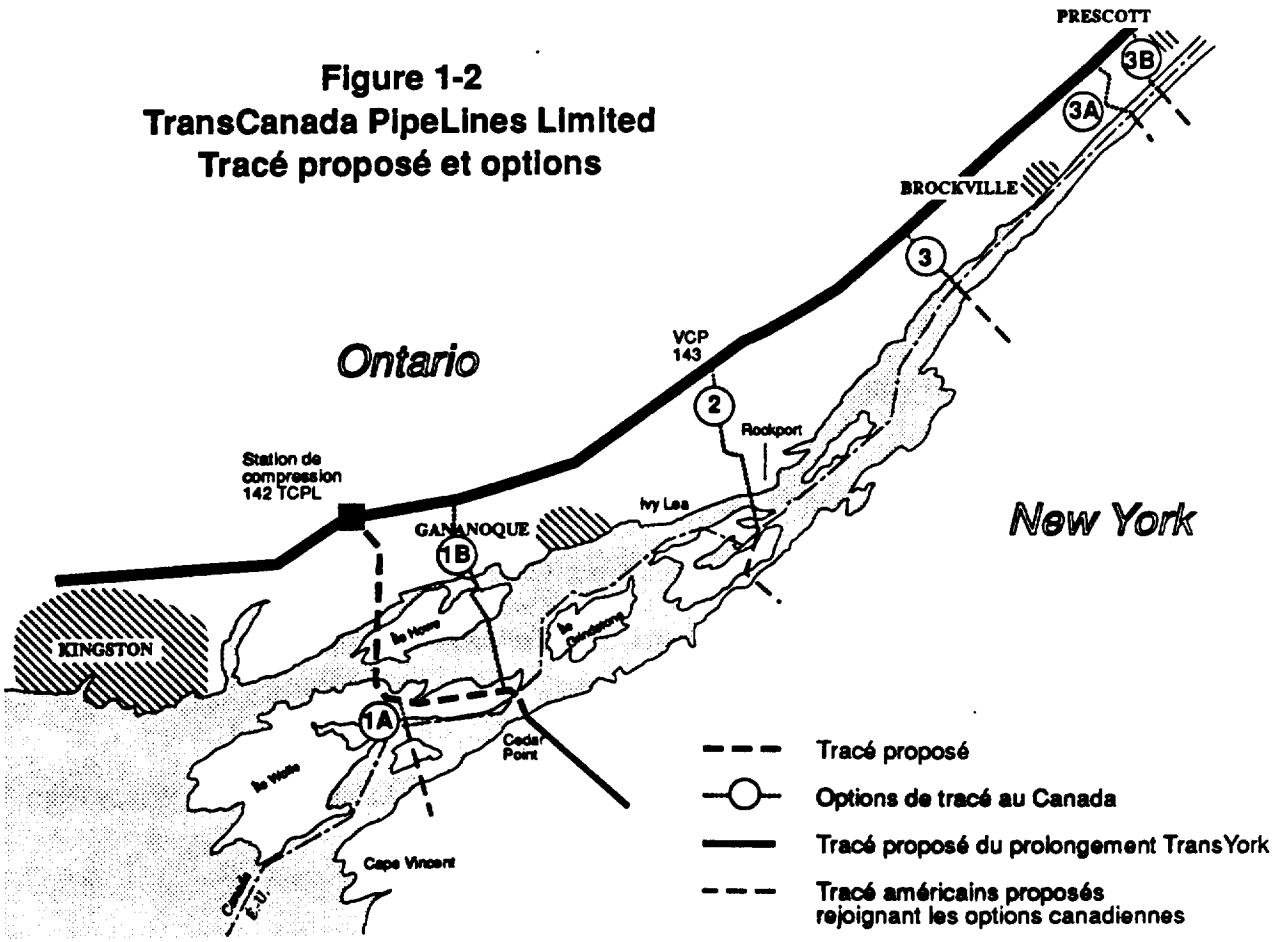
Le tracé de l'option 1B commence 7,1 km à l'est de la station de compression 142 et 1,5 km au nord de Woodburn, pour franchir environ 7,3 km sur la terre ferme en sol canadien. À partir du point d'arrivée à terre à 0,8 km à l'est de Thompson Point sur l'île Howe, ce tracé traverse l'île sur 2,5 km. Le point d'arrivée sur la rive sud de l'île Howe se trouve à l'est de Rush Bay et celui sur la rive nord de l'île Wolfe est situé à 1,8 km à l'ouest de Québec Head, à l'extrémité est de l'île. Ce tracé parcourt environ 17,9 km pour atteindre la frontière, donc environ 8 km de moins que le tracé proposé, jusqu'à la frontière. Le tracé de l'option 1B parcourt environ 1,6 km sur l'île Wolfe, avec le même point d'arrivée sur la rive sud que le tracé proposé. Il totalise environ 58 km au Canada et aux États-Unis.

Le tracé de l'option 2 part de la VCP 143. Ce tracé comporte trois croisements de chenal, ceux de Raft Narrows, Lake of the Isles Outlet Channel et American Narrows. Il comporte également des croisements par les îles Wellesley et Hill à partir du point d'arrivée en sol canadien à l'ouest de Rockport (Ontario) jusqu'à un point d'arrivée américain à l'ouest de Point Vivian (New York). Ce tracé parcourt environ 13 km jusqu'à la frontière, soit 12 km de moins que le tracé proposé, jusqu'à la frontière. Il totalise 63 km au Canada et aux États-Unis.

Le tracé de l'option 3 commence à 20 km en aval de la VCP 143, près de Brockville (Ontario), avec une partie terrestre de 6 km. Ce tracé fait appel à un seul croisement du fleuve Saint-Laurent sur 2 km, d'un point d'arrivée canadien à l'ouest le Brockville jusqu'à un point d'arrivée américain à l'ouest de Morristown (New York). Ce tracé fait environ 7,2 km pour atteindre la frontière, soit 18 km de moins que celui proposé, jusqu'à la frontière. Le tracé terrestre américain correspondant à l'option 3 parcourt environ 71 km. Il totalise 78 km au Canada et aux États-Unis.

À la demande de l'Office, TransCanada a élargi sa zone originale à l'étude de 20 km le long du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à un point à l'est de Brockville (Ontario). TransCanada a défini deux autres options de tracé dans cette zone élargie, les options 3A et 3B.

Figure 1-2
TransCanada PipeLines Limited
Tracé proposé et options



Le tracé de l’option 3A part à 350 mètres en aval de la station de compression 144 et traverse le fleuve Saint-Laurent 9 km à l’est de Brockville. Ce tracé parcourt un total de 7,4 km jusqu’au point d’arrivée en sol américain, dont 5 km terrestres au Canada. Il existe un aménagement résidentiel des deux côtés de l’emplacement pressenti pour le point d’arrivée à terre américain, une zone boisée d’une largeur d’environ 500 mètres. Ce tracé fait environ 6 km pour atteindre la frontière, soit 19 km de moins que celui proposé, jusqu’à la frontière. Il totalise environ 97 au Canada et aux États-Unis.

Le tracé de l’option 3B a son origine 3,75 km en aval de la station de compression 144 et se dirige vers le sud-est pour arriver au fleuve Saint-Laurent environ 12 km en aval de Brockville. Ce tracé fait environ 5,1 km pour atteindre la frontière, soit 20 km de moins que celui proposé, jusqu’à la frontière. La distance totale entre le point de départ et le point d’arrivée américain représente 6 km, dont 2,1 km pour le croisement du fleuve. Le point d’arrivée américain serait juste en aval de Nevins Point (New York).

Chapitre 2
Approvisionnements

2.1 Approvisionnement consacré au projet

TransCanada utilise son portefeuille général d'approvisionnement en gaz pour alimenter ses nombreuses ventes de gaz naturel (ainsi que celles de sa filiale de commercialisation à part entière, WGML). Ce portefeuille est constitué du gaz que TransCanada achète d'environ 750 producteurs et fournisseurs. TransCanada a comme politique de satisfaire à tous ses engagements de ventes de gaz (et ceux de WGML) à partir de son portefeuille général, sans affecter de gisement défini à des contrats spécifiques de vente de gaz. Par conséquent, afin de déterminer si TransCanada ou WGML détiennent ou non un approvisionnement en gaz suffisant pour répondre aux besoins d'un contrat spécifique, l'Office doit effectuer une analyse du portefeuille général d'approvisionnement de TransCanada dans son ensemble et comparer le résultat de cette analyse au total des obligations de vente de TransCanada et de WGML.

L'Office a étudié l'approvisionnement total en gaz de TransCanada lors de l'audience GH-1-89 et l'a jugé adéquat en fonction des volumes des contrats de vente au pays et à l'exportation de TransCanada et de WGML, y compris les volumes de Niagara Mohawk.

L'Office a de nouveau analysé en profondeur l'approvisionnement général de TransCanada à TransCanada à l'occasion de l'audience GH-6-89, alors que WGML présentait une demande d'exportation de gaz destiné à la Southeastern Michigan Gas Company. Dans sa décision GH-6-89, rendue juste avant le début de l'audience GH-4-90, l'Office avait conclu à l'issue de son analyse des réserves contractuelles de gaz de TransCanada que cette dernière possédait un approvisionnement suffisant pour répondre à tous les besoins de ses ventes et de celles de WGML, y compris la vente à Niagara Mohawk.

2.2 Approvisionnement global

L'Office a examiné la question de l'approvisionnement global lors de l'audience GH-1-89, pour conclure que le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien avait des réserves et une capacité de production adéquates pour appuyer les installations supplémentaires, y compris le prolongement de Gananoque, que TransCanada avait l'intention de construire en 1990.

Opinion de l'Office

L'Office jugeait adéquate, avant le début de la présente audience, la preuve de TransCanada portant sur l'approvisionnement en gaz global et celui consacré au projet. L'Office n'a donc pas jugé nécessaire d'étudier la question de l'approvisionnement en gaz au cours de l'audience GH-4-90.

Chapitre 3
Besoins et contrats

3.1 Besoins du marché global du gaz

Le gaz à transporter par les installations proposées serait vendu à Niagara Mohawk, un service public d'électricité et de gaz à Syracuse (New York). Niagara Mohawk, une société de distribution locale («SDL»), approvisionne quelque 460 000 clients du centre, du nord et du nord-est de l'État de New York, notamment les villes d'Albany, Syracuse et Watertown, dont plus de 420000 de clients résidentiels. Niagara Mohawk offre également un service de transport de gaz à des clients commerciaux, industriels et de cogénération ayant prévu leur propre approvisionnement.

En plus de son service de gaz, Niagara Mohawk approvisionne en électricité plus de 1,5 million de clients résidentiels, commerciaux et industriels, à partir de centrales au gaz, au charbon, hydroélectriques et nucléaires. En 1989, la production thermique d'électricité de Niagara Mohawk était alimentée au gaz dans une proportion d'environ 12 p. 100.

TransCanada a déclaré que l'approvisionnement garanti à long terme en gaz canadien à transporter par les installations demandées servirait à diversifier le portefeuille d'approvisionnement en gaz actuel de Niagara Mohawk, qu'elle utilise pour répondre aux besoins de ventes garanties à ses clients résidentiels et commerciaux. TransCanada a précisé que Niagara Mohawk avait l'habitude de se procurer la majeure partie de son gaz auprès d'un fournisseur unique, CNG Transmission Corporation («CNG»), avec en plus une certaine quantité sur le marché du disponible.

TransCanada a présenté une prévision du total des ventes du réseau et des besoins en gaz pour le service de transport de Niagara Mohawk pour la période de dix ans à partir de 1989. Dans cette prévision, les besoins de Niagara Mohawk passaient de 3258 10^6 m^3 (115 10^9 pi^3) en 1989 à 4 108 10^6 m^3 (145 10^9 pi^3) en 1999, une hausse d'environ 25 p. 100. Entre 1989 et 1999, on ne prévoit qu'une hausse de l'ordre de 4 p. 100 pour les ventes du réseau de Niagara Mohawk, de 2323 10^6 m^3 (82 10^9 pi^3) à 2408 10^6 m^3 (85 10^9 pi^3), tandis que le secteur du transport devrait bondir d'environ 82 100, pour passer de 935 10^6 m^3(33 10^9pi) à1 700 10^6 m^3 (60 10_9 pi^3),le gros de la croissance se manifestant dans le secteur de la production d'électricité.

TransCanada a indiqué que Niagara Mohawk avait demandé de nouvelles franchises, qu'elle avait l'intention de desservir directement avec le gaz acheté en vertu du contrat d'approvisionnement avec TransCanada. Le gaz d'origine canadienne devrait représenter 4 p. 100 des besoins de ventes du réseau de Niagara Mohawk en 1990 et passer à environ 21 p. 100 d'ici 1999.

TransCanada a précisé que le contrat de Niagara Mohawk l'obligeait à combler tous ses besoins auprès de CNG, mais qu'elle avait obtenu une dispense partielle de cette obligation lui permettant d'acheter jusqu'à concurrence de 25 p. 100 de son approvisionnement auprès de fournisseurs de gaz autres que CNG. TransCanada a ajouté que Niagara Mohawk a l'intention d'éventuellement éliminer de son contrat la disposition d'approvisionnement des besoins complets. TransCanada a déclaré que cette initiative découlait de l'obligation de Niagara Mohawk en vertu de la loi de l'État de New York et de la réglementation de la New York State Public Service Commission («NYSPSC»), qui lui imposaient

une politique d'achat de gaz au moindre coût et un plan de diversification de son approvisionnement en gaz.

TransCanada a relevé que sa vente de gaz à Niagara Mohawk découlait de la nécessité pour cette dernière d'obtenir une source d'approvisionnement à long terme fiable et garantie, afin de respecter ses obligations actuelles et futures à l'égard des besoins prioritaires de ses clients résidentiels et commerciaux qui dépendent d'un approvisionnement garanti. Sur ce plan, TransCanada a souligné que Niagara Mohawk détenait actuellement un contrat d'approvisionnement auprès d'une source américaine au ratio réserves-production généralement moins élevé que l'approvisionnement à l'appui du contrat de TransCanada. C'est pourquoi TransCanada soutient que son contrat apporte un complément à l'approvisionnement intérieur de Niagara Mohawk et renforce ses sources d'approvisionnement.

TransCanada a référé l'Office à ses Motifs de décision GH-1-90, alors que l'Office concluait que la preuve indiquait l'existence d'une marché d'exportation et que la vente à l'exportation s'effectuerait probablement à un facteur de charge élevé.

En réponse aux arguments à l'effet que Niagara Mohawk n'avait pas besoin de l'approvisionnement en gaz à transporter par le prolongement de Gananoque, TransCanada a suggéré que le besoin d'apporter un complément à un approvisionnement peut revêtir autant d'importance que le besoin de remplacer un approvisionnement ou de combler une demande supplémentaire.

WGML a soutenu que la preuve de l'existence d'un marché d'exportation et du besoin connexe pour les installations visées se trouve dans le contrat de vente entre TransCanada et Niagara Mohawk, dans le fait que la vente a reçu l'appui de producteurs du portefeuille d'approvisionnement de TransCanada et dans la délivrance d'une licence d'exportation par l'Office. WGML a relevé l'objectif stratégique de Niagara Mohawk, visant l'obtention d'un accès direct à des approvisionnements en gaz canadien par le réseau pipelinier de TransCanada afin de desservir ses clients résidentiels et commerciaux dans la partie nord de son réseau de distribution.

Niagara Mohawk a soutenu que le service garanti de 1 445 10^3 m^3/j (51,0 10^6 pi^3/j) envisagé dans le contrat d'approvisionnement avec TransCanada remplacera du gaz de fournisseurs américains actuellement transporté par CNG et qu'il desservira donc un marché établi et garanti. Niagara Mohawk a avancé que son engagement à construire le prolongement TransYork, à un coût estimatif de 33,5 millions $ CAN, témoignait d'un important engagement à long terme envers l'achat de gaz de source canadienne.

Niagara Mohawk a indiqué qu'elle n'avait pas d'interconnexion avec un réseau pipelinier autre que celui de CNG, qu'elle n'avait pas accès à une production de gaz qui lui serait propre et qu'elle ne possédait pas d'installations de stockage ou de régulation des demandes de pointe et n'y avait pas non plus accès.

Niagara Mohawk a soutenu que les installations des prolongements Gananoque et TransYork avaient été conçues en vue d'accommoder une croissance future considérable du marché, en particulier celui de la cogénération. Niagara Mohawk a ajouté qu'elle étudiait la possibilité d'acheter des volumes supplémentaires de gaz canadien à l'intention de ses centrales électriques, ayant par exemple commandé une étude de faisabilité sur la conversion au gaz de deux de ses centrales alimentées au pétrole. Plus spécifiquement, Niagara Mohawk a précisé que les installations Gananoque-TransYork

permettraient de livrer 4 250 10^3 m^3/j (150 10^6 pi^3/j) dans la région de Watertown (New York), capacité qui pourrait atteindre 6 800 10^3 m^3/j (240 10^6 pi^3 /j) avec une compression supérieure.

Niagara Mohawk a souligné que de plus en plus de clients industriels effectuant des achats directs l'avaient approchée en vue d'obtenir un service garanti ou interruptible par le prolongement TransYork.

L'Association des sociétés pétrolières indépendantes du Canada («ASPIC») se préoccupait de la possibilité que le gaz canadien remplace probablement des sources américaines établies d'approvisionnement, puisque Niagara Mohawk ne fait que diversifier ses sources d'approvisionnement en signant un contrat garanti à long terme d'approvisionnement en gaz canadien. L'ASPIC a avancé qu'il était donc possible que le gaz de source canadienne ne soit pas pris au niveau prévu et qu'en l'absence de débouchés ou de clients de remplacement, les installations visées par la demande pourraient demeurer inutilisées pendant de longues périodes. L'ASPIC a précisé que même si elle pouvait appuyer les avantages associés à la conception d'un niveau raisonnable de capacité de réserve, elle ne pouvait pas dans ce cas précis appuyer le niveau de capacité de réserve proposé par TransCanada. Plus spécifiquement, l'ASPIC se préoccupait du fait que la capacité proposée pour le prolongement de Gananoque de 7 080 10^3 m^3/j (250 10^6 pi^3/j) n'était actuellement appuyée que par des services contractuels de seulement 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j). L'ASPIC a cependant reconnu l'obligation pour Niagara Mohawk de payer la composante-demande liée au service de transport des 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) de gaz, en vertu du contrat encore à signer de service garanti («SG») entre WGML et TransCanada.

Union Gas Limited («Union») n'avait pas d'objection de principe à l'objectif de Niagara Mohawk d'obtenir des contrats pour des approvisionnements de remplacement, notamment une option concurrentielle à son fournisseur de gaz actuel, CNG. Union estimait cependant que Niagara Mohawk ne détenait pas d'éventuel marché supplémentaire ou autre source de croissance créant un besoin pour ce nouveau gaz. Union a également avancé que Niagara Mohawk comblait actuellement ses besoins avec du gaz fourni par CNG et que des livraisons par les prolongements Gananoque et TransYork ne feraient que remplacer le volume correspondant de gaz actuellement acheté de CNG. Union estimait qu'une éventuelle croissance du marché dans la partie nord du réseau de distribution de Niagara Mohawk pourrait être accommodée comme auparavant, soit par une accroissement de la capacité établie et par un approvisionnement supplémentaire libéré de la partie sud du réseau de Niagara Mohawk.

Plusieurs autres intervenants, notamment J. Josiak, B. Chesney, le Canton de l'île Howe, I. Meagher, R.G. Deeley, N. Argue, K.W. Lawless et P. Beseau, ont soutenu que le besoin pour l'approvisionnement en gaz n'avait pas été démontré, puisque Niagara Mohawk et ses clients ont accès à des approvisionnements en gaz établis et de remplacement. Ces intervenants ont de plus avancé que l'approvisionnement en gaz de TransCanada permettrait à Niagara Mohawk de simplement diversifier son approvisionnement et d'obtenir une certaine souplesse opérationnelle.

Certains de ces intervenants ont également déclaré que Niagara Mohawk n'avait pas besoin de l'approvisionnement de TransCanada, parce qu'il ne visait qu'à réduire le prix du gaz pour les clients de Niagara Mohawk, et non à combler une demande accrue.

3.2 Contrats

3.2.1 Contrat de vente de gaz

À l'appui de sa demande, TransCanada a produit une copie d'un contrat précédent signé de vente de gaz entre TransCanada et Niagara Mohawk, appelé «contrat précédent TransCanada-Niagara Mohawk». Les modalités contractuelles de la vente de gaz se trouvent dans le contrat d'achat de gaz pro forma annexé au contrat précédent.

Le contrat d'achat de gaz pro forma prévoit la vente de 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) pour une durée de 15 ans, à compter du 1er novembre 1990 ou de la date d'obtention de l'ensemble des autorisations réglementaires. Le point de livraison est désigné comme un endroit près de Gananoque, mais Niagara Falls et Iroquois (Ontario) figurent également comme points de livraison de remplacement. Le contrat permet à Niagara Mohawk d'acheter du gaz au-delà des 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) à un prix négocié, le vendeur faisant de son mieux pour livrer ce gaz supplémentaire par service interruptible.

Le contrat oblige Niagara Mohawk à acheter du gaz à un facteur de charge minimal de 60 p. 100 et à payer l'ensemble des frais liés à la demande de TransCanada et de NOVA Corporation of Alberta («NOVA»), des frais d'administration de l'approvisionnement et une composante-produit.

Les diverses modalités contractuelles figurent plus en détail à la section 8.7.2 (Contrat de ventes) du volume I (Exportations de gaz naturel) des Motifs de décision GH-1-89 de l'Office.

TransCanada a relevé qu'aucune partie à l'audience n'avait mis en doute la solidité commerciale du contrat d'exportation sur lequel repose la demande d'installations. TransCanada a de plus souligné que l'Office, lorsqu'il a délivré la licence d'exportation GL-135, avait jugé que le contrat garantissait les points suivants :

(i) recouvrement des frais connexes de transport au Canada;

(ii) souplesse devant l'évolution du marché;

(iii) prise des quantités contractuelles, et

(iv) obtention de l'appui des producteurs de gaz canadiens fournissant le gaz destiné au projet d'exportation.

WGML a fait remarquer que le contrat d'achat de gaz avait reçu l'appui de ses producteurs et qu'il comportait des dispositions concurrentielles de détermination du prix, de renégociation et d'arbitrage, un ensemble de facteurs assurant la prise du gaz à un niveau de charge élevé et le paiement de la composante-demande.

Niagara Mohawk a soutenu qu'aucun élément de la preuve produite ne soulevait de préoccupation à l'égard du contrat et qu'il n'y avait donc pas lieu de remettre en question les conclusions antérieures de l'Office, exposées dans les Motifs de décision GH-1-89 et GH-1-90, à l'effet que le gaz serait acheminé à un facteur de charge élevé et que les modalités contractuelles étaient satisfaisantes. Niagara Mohawk a de même soutenu qu'aucun élément de preuve ne mettait en doute la conclusion antérieure

de l'Office à l'effet que le contrat s'était librement négocié sans lien de dépendance et que l'Office n'avait donc pas à intervenir sur ce plan.

Niagara Mohawk a indiqué qu'en novembre 1989, elle avait obtenu du Department of Energy, Office of Fossil Energy («DOE/FE») des États-Unis une opinion et une ordonnance lui accordant une autorisation conditionnelle d'importation à long terme. Niagara Mohawk a précisé que la condition régissant l'autorisation portait sur la réalisation d'une étude environnementale des installations pipelinières américaines connexes en aval. L'opinion et l'ordonnance consentaient à la demande de Niagara Mohawk d'importer 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) de gaz en service garanti pour une période de 15 ans à compter du 1er novembre 1991. L'autorisation accordait également à Niagara Mohawk la permission d'importer 2 975 10^3 m^3/j (105 10^6 pi^3/j) de gaz d'origine canadienne en service interruptible, selon les besoins et la disponibilité du gaz.

3.2.2 Contrat de service de transport

L'exportation proposée à Niagara Mohawk serait acheminée par le réseau NOVA à l'intérieur de l'Alberta, jusqu'à l'interconnexion avec le réseau de TransCanada près d'Empress (Alberta), en vertu du contrat établi T-5 de service garanti de transport à long terme. NOVA n'aurait pas à construire d'installations supplémentaires.

WGML a signé un contrat précédent de transport avec TransCanada, en date du 28 décembre 1988, pour le transport du gaz d'Empress (Alberta) jusqu'au point proposé d'exportation de Gananoque.

Lorsque TransCanada et WGML auront respecté les conditions précédentes de leur contrat précédent de transport, les deux parties ont l'intention de conclure un contrat de SG de 15 ans pour la livraison de 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) de gaz.

TransCanada a indiqué que la construction de toutes les installations nécessaires en amont pour livrer les volumes de Niagara Mohawk au prolongement de Gananoque avait déjà été approuvée par l'Office, lorsqu'il avait délivré le certificat GC-77.

3.3 Débouchés canadiens possibles

TransCanada a indiqué dans son témoignage que dans l'éventualité d'une situation d'urgence, par exemple un bris de canalisation principale ou une panne de compresseur, le prolongement de Gananoque pourrait servir, avec l'autorisation de Niagara Mohawk, à importer au Canada du gaz de source canadienne ou américaine pour contribuer à combler une éventuelle insuffisance. TransCanada affirmait que devant une telle urgence, l'approvisionnement en gaz pourrait devenir disponible par remplacement ou livraison à contre-courant. TransCanada a reconnu que cet avantage pourrait également exister si le gaz était exporté à Niagara Mohawk par les points d'exportation de Niagara Falls ou d'Iroquois, plutôt que par le prolongement de Gananoque.

TransCanada a déposé une preuve indiquant qu'ICG Utilities (Ontario) Ltd («ICG Ontario») serait prête à desservir tout marché intérieur économiquement viable le long du prolongement de Gananoque proposé. ICG a mentionné comme candidat probable à un tel service la zone autour du chemin Joyceville et de l'autoroute 2. De plus, ICG Ontario n'écartait pas la possibilité de desservir les collectivités insulaires si des débouchés supplémentaires s'ouvraient. ICG Ontario a précisé que tout

nouveau projet de cette nature serait élaboré conformément à la politique de faisabilité économique de la société.

Niagara Mohawk a relevé que même si le niveau actuel de la demande ne répondait pas aux critères de faisabilité économique d'ICG Ontario, la possibilité d'une demande future existait. Niagara Mohawk a avancé que le fait qu'ICG Ontario n'ait pas été en mesure de définir un marché immédiat dans le voisinage du prolongement de Gananoque proposé ne devrait pas influer sur l'évaluation par l'Office du mérite de la demande de TransCanada, car l'existence du prolongement de Gananoque se justifie même s'il ne faisait que desservir la vente à l'exportation de TransCanada à Niagara Mohawk.

Union a soutenu que la perspective d'un marché intérieur ontarien à proximité du prolongement de Gananoque proposé était peu probable et qu'au mieux, elle se concrétiserait dans un avenir éloigné. Union a également affirmé qu'en cas d'urgence, le principe d'acheminer à contrecourant du gaz du réseau de Niagara Mohawk à celui de TransCanada relevait de la plus pure spéculation.

Opinion de l'Office

Dans ses Motifs de décision GH-1-89 et GH-1-90, l'Office était d'avis que les modalités du contrat précédent TransCanada-Niagara Mohawk et du contrat pro forma d'achat de gaz en annexe assureraient notamment le recouvrement de l'ensemble des frais fixes de transport au Canada et la vente du gaz à un facteur de charge élevé. De plus, l'Office avait déterminé que le contrat d'achat de gaz avait été négocié librement sans lien de dépendance et que l'Office n'avait pas à intervenir à cet égard.

L'Office croit toujours que Niagara Mohawk représente un marché à long terme viable pour l'exportation de gaz envisagée en vertu du contrat précédent TransCanada-Niagara Mohawk. L'Office n'est cependant pas convaincu qu'un futur marché à long terme pour le gaz canadien se matérialisera dans la zone desservie par le prolongement TransYork, au-delà des 1 445 10^3 m^3 /j (51 10^6 pi^3/j) de gaz visés par le contrat de Niagara Mohawk. L'Office estime qu'en l'absence d'élément de preuve concrète produit à l'égard de marchés spécifiques ou d'éventuels expéditeurs, la nature et l'envergure de ces futurs débouchés demeurent théoriques.

L'Office n'est pas de l'avis des intervenants qui ont avancé que parce que le gaz à exporter ne servirait qu'à remplacer un approvisionnement établi de Niagara Mohawk, la vente de gaz naturel de TransCanada à Niagara Mohawk représente un marché inadéquat. L'Office constate que Niagara Mohawk, comme nombre de SDL canadiennes, s'adapte à la déréglementation du marché du gaz en cherchant à obtenir des approvisionnements de remplacement pour moins dépendre d'une source unique et stimuler la concurrence au niveau des prix parmi ses fournisseurs de gaz.

Pour ce qui est de la possibilité qu'ICG Ontario ou une autre SDL desserve de futurs marchés intérieurs à partir du prolongement de Gananoque, l'Office convient avec ICG Ontario qu'il n'existe pas de données suffisantes pour définir actuellement de tels marchés. Cependant, l'incapacité de définir ces marchés n'a pas influencé l'évaluation par l'Office de la demande à l'étude.

L’Office convient également avec Union qu’en cas d’urgence, le principe d’acheminer à contre-courant du gaz américain vers le Canada par le prolongement de Gananoque était des plus spéculatifs.

Chapitre 4
Critères de choix du tracé, avis et méthode de choix du tracé

4.1 Critères de choix du tracé

Dans sa demande, TransCanada décrit le processus ayant servi à définir, évaluer et comparer des options de tracé pour le prolongement de Gananoque proposé. Les facteurs d'importance première dans la définition et l'évaluation des options de tracé pour le gazoduc proposé comprenaient des caractéristiques physiques qui exigeraient des procédés spéciaux de construction sur le plan de l'ingénierie ou qui empêcheraient la construction à cause de questions d'acquisition de terres ou de réglementation, ainsi que des caractéristiques environnementales incompatibles avec la construction et l'exploitation d'un gazoduc.

TransCanada a indiqué que dès les premières étapes du choix du tracé, la détermination d'emplacements convenables de points d'arrivée à terre sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent représentait la principale contrainte générale de choix du tracé. Par conséquent, on a demandé à Beak Consultants Ltd. («Beak») d'effectuer des études comparatives des options de croisement du fleuve Saint-Laurent.

TransCanada a utilisé un processus itératif pour définir, évaluer et comparer les options de tracé. TransCanada estime que ce processus lui a permis de prendre des décisions réfléchies sur le choix du tracé, en tenant compte de caractéristiques et de conditions qui ne seraient peut-être pas ressorties de photographies aériennes, de survols, de reconnaissances routières ou des données cartographiques généralement disponibles. TransCanada a déclaré que son processus général de sélection du tracé était guidé par trois grands facteurs, soit:

- des caractéristiques, conditions ou utilisations des terres d'importance environnementale au niveau local ou régional,
- des politiques, questions ou préoccupations relevées par des organismes provinciaux, fédéraux et d'état, et
- des politiques, préoccupations ou plans d'avenir visant des propriétés distinctes ou des groupes de propriétés.

Les principaux facteurs environnementaux utilisés par TransCanada dans la définition d'options de tracé font partie de ses critères d'évaluation pour le pipeline terrestre et les croisements du fleuve Saint-Laurent. La liste des critères de pipeline terrestre figure à l'annexe II et celle des critères de croisement du fleuve Saint-Laurent constitue l'annexe III.

Opinion de l'Office

Une société qui a l'intention de construire des installations pipelinières est libre au départ d'utiliser tout critère qu'elle juge approprié dans le choix d'un tracé proposé.

L'Office doit ensuite déterminer si les critères retenus sont assez complets pour être acceptables.

L'Office est d'avis que les critères définis par TransCanada englobent l'ensemble des facteurs et restrictions (notamment sur le plan environnemental) pertinents au choix d'un tracé de pipeline dans les zones d'étude originales et élargies. L'Office juge donc ces critères acceptables. La section 4.3 des présents Motifs de décision porte sur la manière dont TransCanada a appliqué ses critères pour définir et choisir le trajet proposé.

4.2 Avis public

TransCanada a déclaré qu'afin d'aviser le public de ses plans de construction pour le prolongement de Gananoque, elle avait publié des annonces dans des journaux locaux et communiqué avec les municipalités en cause. Selon elle, ces activités ont permis au grand public de connaître le projet proposé. TransCanada a également précisé que puisque le tracé général couvrait une très grande région, il n'aurait été ni raisonnable, ni pratique de communiquer avec tous les propriétaires fonciers pouvant se trouver dans ce couloir. TransCanada a cependant reconnu que la méthode d'avis utilisée dans ce cas précis aurait pu être meilleure.

Plusieurs intervenants, notamment R.G. Deeley, ont exprimé leur préoccupation du fait que l'approche de TransCanada au choix du tracé excluait la participation du public et de ses élus avant que TransCanada ait pris une décision sur le tracé proposé et produit ses évaluations environnementales et socio-économiques auprès de l'Office. Selon eux, TransCanada avait simplement décidé de se soustraire à l'opposition soulevée par les administrations locales et de nombreux résidents. Les intervenants ont également avancé que le fait d'exclure la participation du public au cours des étapes de planification obligeait à débattre de nombreuses questions environnementales et socio-économiques au cours de l'audience publique. Plusieurs intervenants étaient d'avis que les nouvelles données découlant du processus, par exemple sur les profils du lit fluvial et la description des contraintes environnementales associées à l'option 3, représentaient des changements de fond à l'information produite au départ par TransCanada.

Opinion de l'Office

L'Office estime que pour en arriver au traité proposé pour le prolongement de Gananoque, TransCanada n'a pas consulté sérieusement les cantons, particuliers et groupements d'intérêt susceptibles d'être touchés pour connaître leurs politiques, préoccupations et projets. TransCanada a comme politique déclarée[1] d'identifier à une étape préliminaire les préoccupations des diverses parties, s'il y a lieu, et l'Office constate qu'à l'égard de cette proposition particulière, TransCanada n'a pas respecté sa propre politique.

[1] Manuel des pratiques de protection de l'environnement de 1986.

4.3 Méthode de choix du tracé

TransCanada a utilisé un processus en deux étapes pour définir le tracé proposé du prolongement de Gananoque proposé. Dans la première étape, TransCanada a défini des options de tracé et dans la deuxième étape, elle a comparé ces options pour choisir le tracé proposé.

TransCanada a déclaré que la détermination d'emplacements convenables de croisement sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent représentait la principale contrainte générale du tracé. Selon TransCanada, il existait une forte probabilité de trouver un tracé terrestre se prêtant à la construction et respectueux de l'environnement, au Canada comme aux États-Unis.

Dans la première étape, on a défini des options de tracé qui semblaient réalisables des points de vue de l'environnement, des facteurs socio-économiques, de la construction, de l'ingénierie et de l'acquisition de terres.

Dans l'évaluation des options pour le choix d'un tracé, TransCanada a mis au point les 27 critères figurant aux annexes II et III, en tenant aussi compte des facteurs suivants:

- caractéristiques physiques exigeant des techniques spéciales d'ingénierie;
- caractéristiques physiques qui empêcheraient la construction pour des raisons de réglementation ou d'acquisition des terres, et
- caractéristiques environnementales qui entraîneraient des incidences d'une envergure qui empêcherait de les atténuer efficacement.

TransCanada a avancé que dans l'application de ses critères d'évaluation, il était simplement nécessaire d'en arriver à un compromis raisonnable parmi l'ensemble des facteurs environnementaux, économiques et d'ingénierie en confrontation, à condition que le résultat de mesures possibles ou proposées d'atténuation montre une incidence environnementale négligeable et (ou) d'autres effets temporaires mineurs. De plus, TransCanada a affirmé que même si le trajet proposé ne répondait pas parfaitement à chacun des critères d'évaluation, il n'aurait que des incidences légères ou atténuables. TransCanada a ajouté que le processus de choix d'un tracé vise à en arriver à une proposition de tracé raisonnable et que ce tracé ne doit pas nécessairement être parfait, ou même le meilleur tracé possible.

Après avoir choisi son tracé proposé pour le prolongement de Gananoque, TransCanada a commandé à Beak une analyse comparative d'options de croisement du fleuve Saint-Laurent.

Plusieurs intervenants, notamment K.W. Lawless et R.G. Deeley, ont contesté l'ensemble du processus de choix d'un tracé et la méthode de collecte et de présentation des données. Selon eux, il y avait quelque chose de foncièrement erroné dans un processus permettant à TransCanada de choisir plusieurs trajets pour ensuite indiquer son tracé proposé aux personnes censées recueillir et fournir des données sur des options de tracé. C'est pourquoi beaucoup d'intervenants estimaient qu'il serait impossible d'obtenir une évaluation impartiale.

Plusieurs intervenants ont traité du choix de critères de TransCanada, relevant que beaucoup de ces critères ont apparemment servi à comparer le tracé terrestre proposé aux options qui devaient être rejetées. Sans contester le caractère complet de ces critères, plusieurs intervenants, dont R.G. Deeley et

K.W. Lawless, pouvaient difficilement accepter la conclusion que le tracé proposé était préférable aux autres tracés sur le plan environnemental en se fondant sur les critères énoncés. Ces intervenants critiquaient également les motifs de rejet des autres tracés. En se fondant sur la plupart des critères de construction terrestre et de croisement de cours d'eau, ils avaient l'impression que le tracé proposé, au mieux, ni plus ni moins acceptable que certains des autres tracés. B. Hogan a déclaré que selon elle, le tracé proposé ne respectait pas 21 des 27 critères déclarés pour la construction terrestre et les croisements du fleuve Saint-Laurent.

Plusieurs intervenants ont soutenu que dans le processus du choix d'un tracé, l'on avait accordé passablement d'importance aux contraintes environnementales touchant la partie américaine de plusieurs des autres tracés alors que l'on en avait accordé moins à des contraintes similaires sur la partie canadienne. R.G. Deeley a avancé que l'incidence possible de la connexion de tracés américains aux options rejetées par TransCanada n'avait pas fait l'objet d'un examen réglementaire, car la demande de Niagara Mohawk présentée à la NYSPSC en vertu de l'article VII pour l'autorisation du prolongement TransYork reposait sur l'approbation du tracé proposé de TransCanada.

Opinion de l'Office

C'est à TransCanada qu'il revient de prouver qu'elle a choisi un tracé approprié parmi un ensemble d'options raisonnables, par l'application d'un groupe de critères pertinents et adéquats. L'Office avait déjà trouvé acceptable l'approche en deux étapes de TransCanada pour le choix d'un tracé proposé. L'Office continue d'approuver cette façon de procéder. Toutefois, l'Office estime qu'en adoptant cette méthode, il aurait été nettement préférable que TransCanada retienne les services d'un expert-conseil avant de choisir un tracé proposé pour le prolongement de Gananoque. De plus, comme on le mentionne à la section 4.2 des présents Motifs de décision, TransCanada aurait dû, dans son processus de choix d'un tracé, tenir compte des préoccupations des gouvernements locaux, des groupements d'intérêt public et des particuliers susceptibles d'être touchés.

Comme on le mentionnait à la section 4.1 des présents Motifs de décision, l'Office a jugé acceptables les critères de choix de tracé de TransCanada. Cependant, le tracé proposé par TransCanada ne respecte pas beaucoup de ces critères, notamment les suivants:

- évitement des habitats connus pour abriter des espèces animales rares (le tracé proposé traverse les habitats de plusieurs espèces d'oiseaux ayant un statut spécial);

- évitement de terres humides vulnérables (le tracé proposé traverse au moins trois zones de terres humides vulnérables),

- évitement d'aires connues de nidification et (ou) de rassemblement d'oiseaux aquatiques (le tracé proposé traverse trois emplacements d'escale migratoire et de production d'oiseaux aquatiques),

- évitement de terres arables spécialisées (le tracé proposé traverse une ferme de résineux et un verger),

- minimisation du nombre de croisements comme des routes, des autoroutes et des voies ferrées (le tracé proposé comporte de nombreux croisements de routes et d'autoroutes, en particulier sur l'île Wolfe), et

- évitement d'utilisations incompatibles des terres aux points d'arrivée à terre (les utilisations des terres aux points d'arrivée à terre du canton de Pittsburgh et de la rive nord de l'île Howe sont incompatibles avec l'emprise d'un pipeline).

Il serait déraisonnable de s'attendre à ce que le tracé proposé du prolongement de Gananoque réponde entièrement à chacun des critères de choix d'un tracé de TransCanada. Cependant, ayant conclu que plusieurs de ces critères n'ont pas été respectés, l'Office estime que TransCanada n'a pas appliqué avec suffisamment de rigueur ses critères de choix d'un tracé.

Chapitre 5
Options de tracé

5.1 Côté canadien

A l'intérieur de la zone générale à l'étude le long du fleuve Saint-Laurent, allant de Kingston à Brockville, TransCanada a défini et évalué trois options de tracé, appelées les options 1, 2 et 3. Des variations mineures à ces tracés ont donné lieu aux options 1A et 1B (voir figure 5-1). TransCanada a retenu l'option 1 comme tracé proposé (voir figure 5-2). La zone originale à l'étude englobait des options de tracé que TransCanada jugeait raisonnables, c'est-à-dire les plus directes et les plus courtes afin d'offrir le service demandé par Niagara Mohawk. Toutefois, à la demande de l'Office, la zone originale à l'étude a été élargie de 20 km à l'est de Brockville et l'on a défini et évalué deux autres options de tracé, désignées 3A et 3B, dans cette zone élargie (voir figure 5-3).

5.1.1 Tracé proposé

Le tracé proposé de TransCanada, l'option 1, parcourt environ 25,2 km de la station de compression 142 près de Joyceville (Ontario) jusqu'à la frontière américaine. Le tracé traverse six cours d'eau, dont quatre intermittents. Le seul cours d'eau vulnérable le long de la partie terrestre du tracé canadien est le ruisseau Steventown, dans le canton de Pittsburgh, où fraye le brochet du nord. Le tracé proposé croise trois chenaux du fleuve Saint-Laurent, soit le chenal Bateau, la voie médiane canadienne et la voie principale de navigation, sur une distance respective de 750 m, 1,2 km et 2 km, ainsi que les îles Howe et Wolfe. TransCanada a affirmé que le tracé terrestre dans son ensemble passe à 80 p. 100 par des terres agricoles, à 10 p. 100 par des forêts, à 7 p. 100 par des broussailles et à 3 p. 100 par des terres humides. Le tracé proposé touche directement quelque 45 propriétaires fonciers.

Figure 5-1
TransCanada PipeLines Limited
Options dans la zone à l'étude

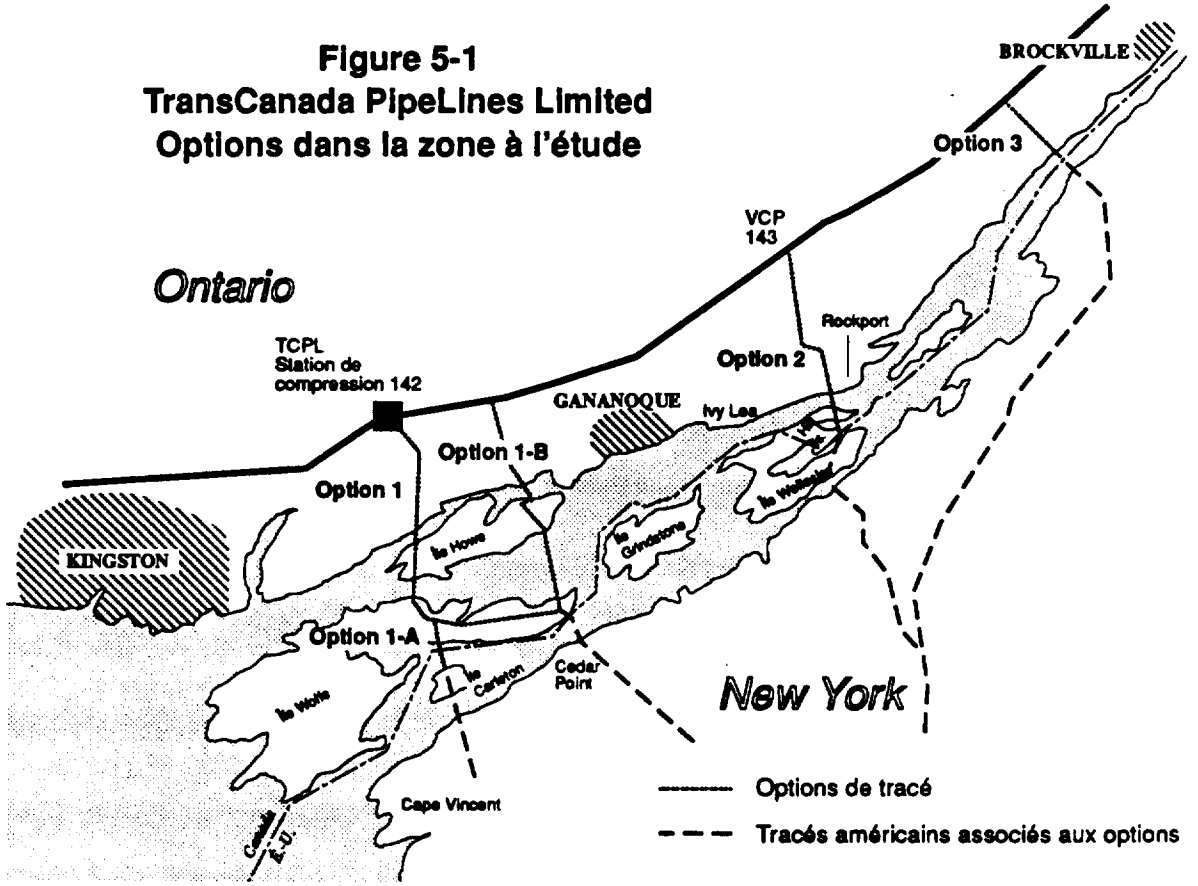


Figure 5-2
TransCanada PipeLines Limited
Tracé proposé

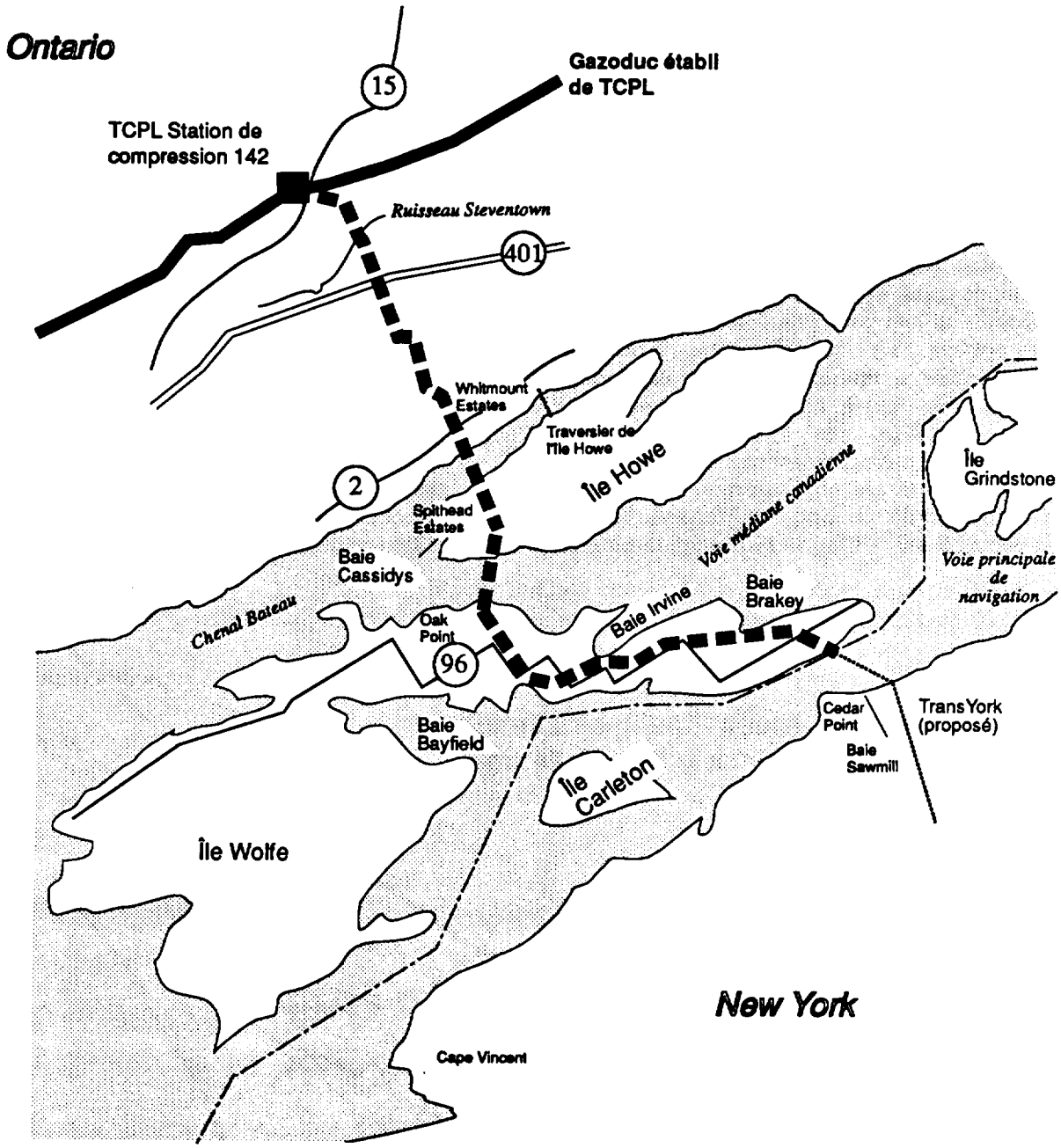
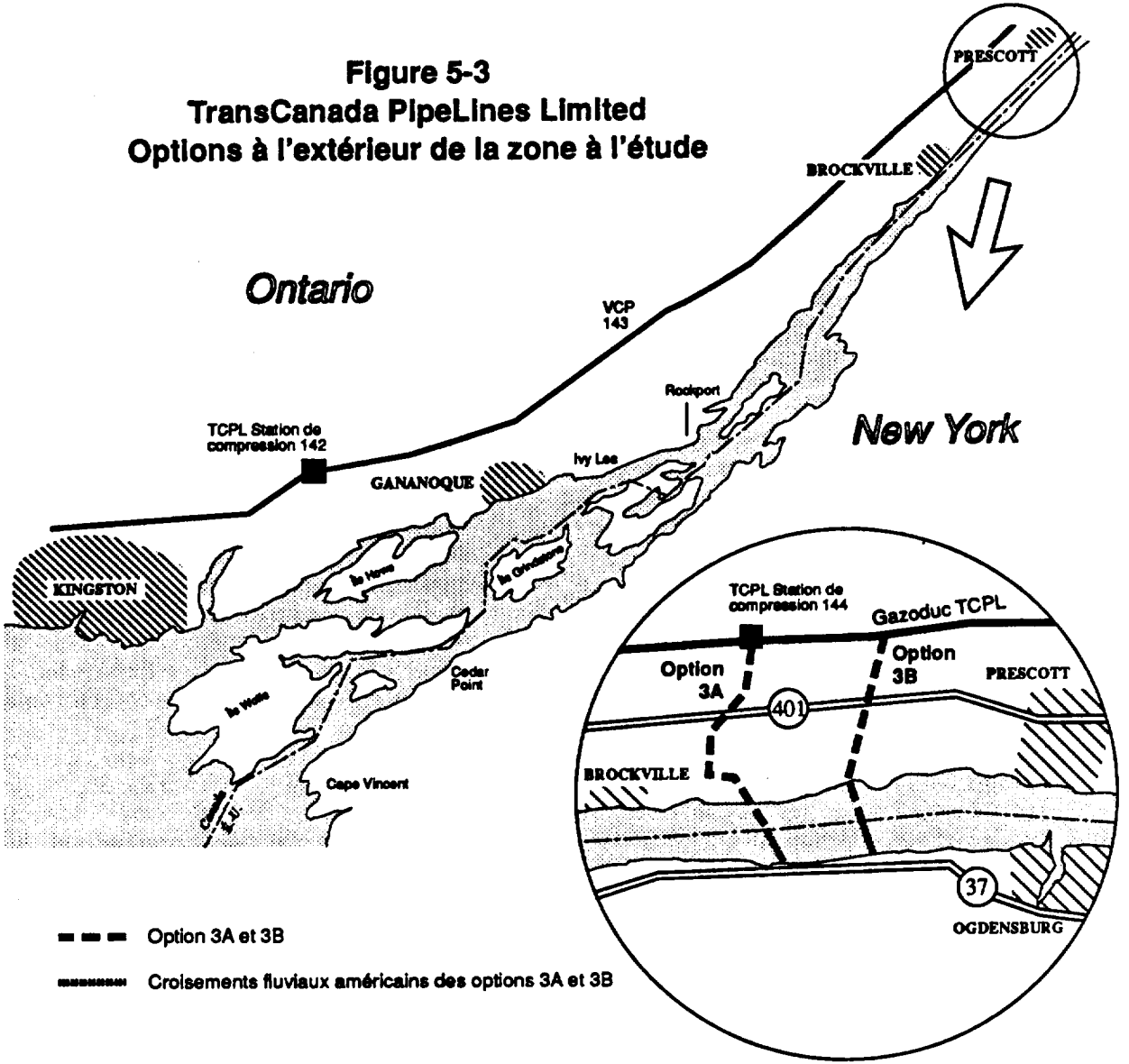


Figure 5-3
TransCanada PipeLines Limited
Options à l'extérieur de la zone à l'étude



TransCanada a affirmé avoir choisi l'option 1 comme tracé proposé à l'issue d'une analyse objective de la part de son équipe interne de spécialistes. TransCanada a précisé avoir choisi l'option 1 comme tracé proposé du prolongement de Gananoque parce que ce tracé respectait de manière générale ses critères de choix de tracé (voir annexes II et III). TransCanada a également cité les motifs suivants de choix du tracé proposé:

- le tracé passe en grande partie par des terres agricoles exploitées moins intensivement, une utilisation des terres compatible avec un gazoduc enfoui;

- le tracé minimise les incidences sur des zones dont l'environnement est vulnérable, par exemple des terres humides, des forêts, des parcs désignés, des habitats d'espèces rares ou menacées, des zones de culture spécialisée et des aires de loisirs aménagées;

- le tracé comporte un croisement fluvial acceptable se prêtant à l'ingénierie, évite des utilisations incompatibles aux points d'arrivée à terre et évite des zones biologiques vulnérables, et

- le tracé part d'une station de compression, ce qui accorde un élément de souplesse dans l'exploitation du gazoduc.

Les intervenants locaux n'étaient pas d'accord avec le choix de tracé de TransCanada. B. Hogan, ainsi que plusieurs autres intervenants, a déclaré que le tracé proposé ne respectait clairement pas plusieurs des critères définis par TransCanada pour le choix d'un tracé. Selon ces intervenants, le tracé proposé n'évitait pas des habitats connus pour abriter des espèces d'oiseaux rares ou menacées, n'évitait pas des terres humides vulnérables, n'évitait pas des terres consacrées à des cultures spécialisées, n'évitait pas des habitats connus de nidification et (ou) de rassemblement d'oiseaux aquatiques, ne minimisait pas la perturbation des forêts et des boisés et ne minimisait pas les croisements de routes et de cours d'eau vulnérables.

S.B. Martin et d'autres intervenants ont prétendu que la limite est (soit Brockville) de la zone initiale de l'étude avait été choisie à dessein afin de minimiser la portion terrestre du gazoduc aux États-Unis. Selon eux, la preuve semblait suggérer que la partie terrestre du tracé au Canada n'avait pas fait l'objet de la même attention, ce qui indiquerait que les coûts environnementaux et sociaux au Canada n'avaient pas représenté un critère important dans le processus de choix du tracé. Ces intervenants ont également contesté le choix original par TransCanada de la zone à l'étude, en affirmant que si le grand nombre d'îles et de bas-fonds dans la zone représentait une contrainte si évidente, on aurait dû décider dès les premières étapes d'élargir la zone à l'étude au-delà de la limite est de Brockville, qui permet un croisement unique, sans île ou bas-fonds.

Plusieurs intervenants étaient d'avis que l'emplacement du point d'arrivée à terre dans le canton de Pittsburgh, avec son granit et ses pins, n'aurait pas dû figurer dans le processus de choix du tracé du gazoduc. Plusieurs intervenants ont également déclaré que le peu de souplesse dans le cheminement du tracé par des emplacements de rassemblement et de point d'arrivée à terre démontrait clairement que effectivement un tracé détaillé dans ces zones. Selon eux, TransCanada avait à plusieurs reprises tenté de reporter l'étude des préoccupations des propriétaires fonciers après l'obtention d'un certificat (c'est-à-dire jusqu'à une audience sur le détail du tracé). Selon R.G. Deeley, la position de TransCanada ne correspondait pas à ses affirmations lorsqu'elle avait décrit son processus de choix du tracé.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur mécontentement à l'endroit de l'approche de TransCanada devant les préoccupations exprimées sur le tracé proposé par le Service canadien de la faune («SCF»), le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario («MRN») et les Kingston Field Naturalists («KFN»). Selon ces intervenants, TransCanada et Beak ont constamment choisi de contester la position des parties ayant exprimé de graves préoccupations à propos de l'incidence du tracé proposé sur des terres humides, des aires de frai des poissons, des oiseaux aquatiques migratoires et des espèces d'oiseau rares et importantes.

Pour ce qui est du croisement du fleuve Saint-Laurent, TransCanada aurait affirmé, selon R.G. Deeley, que la longueur du croisement qu'elle privilégiait serait compensée par un profil idéal du lit du fleuve. Plusieurs intervenants, dont W.A. Martin, ont relevé qu'à partir de la preuve supplémentaire produite à l'audience, les profils du lit du fleuve dans le chenal Bateau et la voie médiane canadienne semblaient avoir peu de points en commun avec leur description originale.

Le Canton de l'île Howe s'opposait vigoureusement au tracé général propose par TransCanada, soutenant qu'il aurait de graves effets négatifs sur des propriétés individuelles de l'île Howe. Plusieurs autres intervenants étaient d'avis qu'il existait d'autres options de tracé qui toucheraient moins de particuliers.

De manière générale, les résidents locaux qui sont intervenus n'étaient pas convaincus que parmi les options, le tracé proposé par TransCanada était acceptable, car il s'agit du tracé le plus long au Canada, il traverse deux îles et trois chenaux fluviaux et il aurait des incidences environnementales et socio-économiques égales ou supérieures à celles des autres options.

5.1.2 Options dans la zone à l'étude

L'option 2 de tracé part de la VCP 143 de TransCanada, traverse l'extrémité est de l'île Hill et pénètre aux États-Unis par l'île Wellesley, avec un parcours d'environ 13 km au Canada. Cette option présente une topographie plus changeante que celle d'autres options, avec des affleurements rocheux prévus sur 20 à 30 p. 100 du tracé terrestre. Le tracé exigerait également trois croisements de chenal, soit ceux de Raft Narrows, Lake of Isles Outlet et American Narrows, d'une largeur respective de 500, 70 et 250 m. Le point d'arrivée à terre se situe à l'ouest de Rockport (Ontario) du côté canadien et à l'ouest de Point Vivian (New York) du côté américain.

Bien que l'option 2 représente le tracé le plus direct entre la canalisation principale de TransCanada et la région de Watertown (New York), TransCanada a fini par rejeter ce tracé, surtout parce qu'il traverse l'île Hill, qui fait partie du parc national des Îles-du-Saint-Laurent. TransCanada a affirmé ne pas connaître l'existence du parc au début de sa recherche d'un tracé approprié. Elle a de plus ajouté que lorsqu'elle a appris l'existence du parc, elle n'était pas au courant des récentes modifications à la *Loi sur les parcs nationaux* interdisant la construction de nouveaux pipelines dans un parc national. Le rejet de l'option 2 reposait sur cette interdiction et d'autres facteurs, notamment d'ordre topographique.

Plusieurs intervenants, dont G.P. Arsenault, ont affirmé que l'option 2 n'avait jamais représenté un tracé viable malgré les prétentions de TransCanada, pour ajouter que cette dernière aurait pu déterminer le statut de l'option 2 beaucoup plus rapidement et la retirer des choix.

L'option 3 de tracé part à environ 20 km à l'est de la VCP 143, le long de la canalisation Toronto-Montréal de TransCanada, pour franchir sur 7,2 km une variété de reliefs et d'utilisation des

terres jusqu'à la frontière américaine sur le fleuve Saint-Laurent, en amont de Brockville (Ontario). Cette option ne comporte qu'un seul croisement du fleuve, mais en combinaison avec le tracé terrestre connexe aux États-Unis, il s'agit du tracé canado-américain total le plus long parmi les options de la zone originale à l'étude.

TransCanada a jugé inacceptable le tracé de l'option 3 parce qu'il traversait le fleuve Saint-Laurent dans des zones très vulnérables et à leur proximité et parce que le profil du fleuve aurait exigé des travaux de grande envergure pour le forage, le dynamitage et le déplacement du roc en cours de construction. De plus, le tracé de la partie terrestre aux États-Unis devrait composer avec plusieurs ressources naturelles et culturelles, comme l'aire de protection de la faune de French Creek, des habitats connus d'espèces menacées et en voie d'extinction, des éléments naturels rares (par ex., prairies alvar), des croisements de ruisseaux et de rivières et des ressources culturelles connues et admissibles au National Register of Historic Places. Étant donné le trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent, l'étroitesse du chenal poserait également d'autres problèmes pendant toute la construction. De plus, les frais supplémentaires découlant de la couverture de trois mètres sur la canalisation dans le fleuve à cet endroit, comme l'exigeait l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent («Voie maritime») rendaient cette option beaucoup moins attrayante pour TransCanada que le tracé proposé.

À partir de leur examen de l'option 3, plusieurs intervenants ont soutenu que du point de vue canadien, ce tracé offrait moins de risques d'incidences environnementales et socio-économiques négatives que le tracé proposé. G. et I. Metcalfe, R.G. Deeley et d'autres intervenants s'interrogeaient sur la diligence de Beak à tenir compte des préoccupations de la St. Lawrence Eastern Ontario Commission («SLEOC») à l'égard de l'option 3, tout en exprimant constamment leur opposition aux préoccupations définies par le SCF, le MRN et les KFN à l'égard du tracé propose. R.G. Deeley a avancé que dans le cas de l'option 3, les contraintes environnementales auraient été mal décrites dans la demande originale, apparemment à cause d'une lacune dans les communications entre Beak et la SLEOC. R.G. Deeley a ajouté que Beak citait les remarques de la SLEOC comme un facteur important de son rejet de l'option 3. Selon R.G. Deeley, Beak a identifié la SLEOC comme un organisme de réglementation, ce qui n'est pas le cas.

Des intervenants ont mentionné que le SCF et les KFN avaient tous deux indiqué leur préférence pour l'option 3, sur le plan de la protection des oiseaux. Les KFN estimaient avec d'autres qu'il n'existait pas suffisamment de données pour rejeter l'option 3 à titre de choix viable. Plusieurs intervenants prétendaient que Beak avait rejeté cette option surtout à la suite de contacts limités avec la SLEOC et le Department of Environmental Conservation («DEC») de l'État de New York.

Le tracé de l'option 1A s'étend sur environ 17,7 km, entre la station de compression 142 et la frontière américaine. Ce tracé traverse la voie principale de navigation entre l'île Wolfe et la côte américaine en deux sections d'environ 1,9 km chacune, séparées par l'île Carleton (cette île se trouve du côté américain de la voie principale de navigation). Les oiseaux aquatiques font une utilisation intensive des eaux peu profondes qui entourent l'île, à titre d'aire de rassemblement, et il s'agit également d'une zone propice au frai. Cette option compte environ 9 km de moins sur le côté canadien que le tracé proposé, mais environ 8 km de plus du côté américain. TransCanada a rejeté cette option à cause de la densité de l'aménagement résidentiel au point d'arrivée à terre sur la rive américaine, parce qu'elle exigerait un quatrième croisement du fleuve Saint-Laurent et parce que le croisement de l'île Carleton exigerait que l'ensemble du transport de l'équipement, du matériel et des travailleurs à l'île Carleton s'effectue par barge privée, en l'absence de service régulier de traversier.

Le tracé de l'option 1B parcourt environ 17,9 km de la canalisation Toronto-Montréal de TransCanada jusqu'à la frontière américaine. Ce tracé traverse le côté est de l'île Howe et seulement 1,6 km de l'île Wolfe, avec le même point d'arrivée à terre sur la rive américaine que le tracé proposé. Cette option comporte trois croisements du fleuve Saint Laurent, soit 1,2 km dans le chenal Bateau, 5 km dans la voie médiane canadienne et 2 km dans la voie principale de navigation. Bien que ce tracé soit le moins long de tous, TransCanada a indiqué l'avoir rejeté parce que le croisement de 5 km entre l'île Howe et l'île Wolfe comportait de sérieux problèmes d'ingénierie et de temps qui auraient pu retarder les travaux et rendre les coûts imprévisibles.

Les intervenants n'ont pas présenté de preuve de fond pour contester la justification par TransCanada du rejet des options 1A et 1B, mais J.T. Ellerton a cependant souligné que l'option 1A n'avait pas été jugée viable à cause de l'aménagement résidentiel au point d'arrivée à terre sur la rive américaine et des approches en eau peu profonde, alors que des contraintes similaires au Canada n'avaient pas rendu l'option 1 inacceptable pour TransCanada.

5.1.3 Options à l'extérieur de la zone à l'étude

Au cours de l'audience GH-1-89, TransCanada avait déclaré que même si l'option 3 représentait un tracé réalisable, elle avait été rejetée à cause de la nature vulnérable de la zone du croisement. L'Office avait donné suite à la question d'options supplémentaires de tracé dans la région de Brockville en demandant à TransCanada de déterminer des options de croisement dans la zone allant 20 km à l'est de Brockville. Par conséquent, Beak a défini deux tracés supplémentaires, les options 3A et 3B, illustrés à la figure 5-3.

Le tracé de l'option 3A commence 350 m en aval de la station de compression 144 sur la canalisation Toronto-Montréal de TransCanada, pour traverser le fleuve Saint-Laurent environ 9 km à l'est de Brockville. Ce tracé franchit 5 km terrestres en territoire canadien et 2,4 km dans le fleuve Saint-Laurent, pour un total de 7,4 km jusqu'au point d'arrivée à terre sur la rive américaine.

Le point d'approvisionnement proposé pour l'option 3B se trouve environ 3,75 km en aval de la station de compression 144. Ce trace croise le fleuve Saint-Laurent à environ 12 km à l'est de Brockville. La distance totale entre le point d'arrivée à terre d'approvisionnement et le point d'arrivée à terre sur la rive américaine s'établit a 6 km, dont 2,1 km pour le croisement du fleuve Saint-Laurent.

Dans son évaluation des options 3A et 3B, TransCanada a identifié quelques zones vulnérables le long des tracés, notamment des aires de frai pour certaines espèces de poisson (par ex., mené à menton noir), des aires de pâture et de repos pour les oiseaux aquatiques et des aires d'hivernage pour les mouettes et les oiseaux aquatiques. Dans les deux options, on retrouve un aménagement résidentiel des deux côtés de l'éventuel emplacement du point d'arrivée à terre américain.

Dans ses motifs de rejet de l'option 3A, TransCanada a cité les mêmes préoccupations environnementales ayant mené au rejet de l'option 3 à cause du tracé terrestre américain connexe. Au point d'arrivée à terre du côté canadien, l'approche de la rive se présente en échelons, ce qui, de l'avis de TransCanada, exigerait des travaux d'excavation de grande envergure pour installer la couverture de 3,04 m exigée par la Voie maritime. La minuscule zone de travail au point d'arrivée à terre du côté canadien et le fait que le tracé terrestre américain associé à l'option 3A est plus long d'environ 50 km que le tracé proposé ont également contribué au rejet de cette option. Le tracé terrestre américain lié à cette option aurait un effet négatif sur plusieurs ressources naturelles et culturelles, y compris des

éléments rares de flore comme les prairies alvar, des habitats connus d'espèces menacées et en voie de disparition (par ex., chauve-souris de l'Indiana et faucon pèlerin) et certaines aires de protection de la faune.

TransCanada a affirmé que l'option 3B partage nombre des problèmes de l'option 3A, par exemple les préoccupations à l'égard du tracé terrestre américain connexe. TransCanada a également déclaré que l'option 3A comportait les préoccupations supplémentaires d'une possibilité de contamination au plomb du fonds du fleuve tout près du tracé et d'un emplacement encore plus restreint d'arrivée à terre du côté canadien.

Plusieurs intervenants étaient d'avis qu'une comparaison du pour et du contre des options 3A et 3B au Canada révélait beaucoup moins de risques d'incidences environnementales et socio-économiques négatives que le tracé proposé par TransCanada (option 1).

Pour ce qui est des critères spécifiques utilisés par TransCanada, R.G. Deeley et d'autres intervenants ont déclaré que le tracé proposé respectait moins de ces critères que les options 3, 3A et 3B. Ils ont affirmé que le tracé proposé ne suivait pas de couloirs établis et qu'il comportait plus de croisements de routes, plus de zones sensibles à l'érosion, plus de croisements de cours d'eau, et qu'il avait plus d'effets négatifs sur des forêts et boisés visés par des ententes en vertu de la Loi sur l'amélioration des terrains boisés de l'Ontario («ELATB»), sur des habitats d'espèces rares ou menacées et qu'il croisait ou traversait plus de terres humides que les options 3, 3A ou 3B. R.G. Deeley a souligné que le tracé proposé comporte six points d'arrivée à terre (au Canada et aux États-Unis), plutôt que les deux points des options 3, 3A et 3B, malgré la déclaration de TransCanada à l'effet que le choix des croisements fluviaux avait présenté la principale restriction dans le choix du tracé, en particulier au chapitre de la disponibilité d'emplacements de travail et de points d'arrivée à terre. Selon R.G. Deeley, l'utilisation par TransCanada de plusieurs propriétés riveraines le long du tracé proposé aurait un effet grave et durable sur l'utilisation et la valeur de ces propriétés pour leur propriétaire. B. Hogan a déclaré que TransCanada avait utilisé ses critères pour éliminer toutes les options, en négligeant de les appliquer au choix du tracé proposé. Elle a ajouté que si l'on avait appliqué ces critères de façon appropriée, le tracé proposé aurait été rejeté.

Selon R.G. Deeley, l'un des motifs de rejet des options 3A et 3B était la non-disponibilité d'emplacements pour les points d'arrivée à terre sur la rive américaine; l'on avait trouvé deux emplacements, mais le défrichage limité des arbres sur l'un des emplacements avait mené à la conclusion que l'emplacement en son entier était sur le point d'être aménagé. R.G. Deeley a également soutenu que TransCanada semblait s'inquiéter de l'obtention éventuelle d'un droit de passage de Du Pont Canada Inc. à l'égard de l'option 3A, mais qu'elle ne semblait aucunement préoccupée d'avoir à obtenir de l'Office des ordonnances de droit d'accès à l'égard de plusieurs emprises le long du tracé proposé.

Plusieurs intervenants craignaient également que TransCanada ait appliqué deux poids, deux mesures dans la comparaison du tracé proposé aux autres options. Selon eux, des incidences que l'on disait atténuables pour le tracé proposé semblaient suffire au rejet d'une autre option. Ces intervenants ont affirmé que dans le cas de l'option 3A, TransCanada avait indiqué dans sa preuve que le croisement fluvial traverserait une zone écologiquement sensible, qui dans l'argument écrit allait devenir une «zone d'une extrême vulnérabilité environnementale dans le fleuve Saint-Laurent» (*traduction*).

Pour ce qui est de l'affirmation de TransCanada à l'effet que le croisement fluvial associé à l'option 3A présentait des difficultés d'ingénierie à cause du profil du lit du fleuve à cet endroit, R.G. Deeley a indiqué que la preuve présentée à l'audience par W.A. Martin sur les profils du fonds du fleuve révélait que les profils de l'option 3A et du croisement de la voie principale par le tracé proposé ne différaient pas totalement.

Opinion de l'Office

Dans une audience relative à l'obtention d'un certificat, la preuve sur les options de tracé vise deux objectifs:

1) si une société doit choisir son tracé proposé parmi un ensemble d'options raisonnables, il est plus probable qu'elle en arrive à un tracé acceptable que si elle avait choisi son tracé proposé sans point de comparaison;

2) en connaissant les motifs pour lesquels une société pipelinière a rejeté diverses options de tracé, l'Office peut mieux comprendre la façon dont la société a appliqué ses critères de choix d'un tracé.

L'Office ne rend pas une décision sur l'option qu'il juge la meilleure, il ne fait que déterminer si le tracé proposé est acceptable. Ainsi, le tracé proposé pourrait être le meilleur parmi les options étudiées et rester néanmoins inacceptable pour l'Office, ou encore, le tracé proposé pourrait représenter la pire des options et constituer tout de même un tracé acceptable.

La décision ultime revient à l'Office, à l'issue d'une audience visant l'obtention d'un certificat pour déterminer si le pipeline (le long du tracé proposé) est nécessaire pour l'utilité publique actuelle et future. La preuve sur les options de tracés aide l'Office à formuler cette décision.

L'Office reconnaît que l'option 2 de tracé pour le prolongement de Gananoque présente le tracé canado-américain d'ensemble le plus court. Toutefois, l'Office estime que puisque ce tracé passe par un parc national, il n'a jamais constitué une option raisonnable et n'aurait pas dû être présenté à ce titre.

L'Office n'a pas conclu que les options 3, 3A et 3B constituent des tracés acceptables, mais il ne trouve pas convaincantes les raisons évoquées par TransCanada pour le rejet de ces tracés.

Le rejet de l'option 3 par TransCanada semble reposer en grande partie sur les réactions de la SLEOC et du DEC. L'une des préoccupations de la SLEOC était que l'option 3 traverse une zone vulnérable désignée prioritaire. L'Office relève que le tracé proposé traverse lui aussi une zone vulnérable désignée prioritaire, mais que TransCanada estimait que la construction du pipeline sur le tracé proposé n'entraînerait aucune incidence environnementale négative durable. Comme le SCF avait indiqué sa préférence pour l'option 3, l'Office croit que TransCanada aurait dû étudier plus sérieusement la possibilité d'apaiser les préoccupations de la SLEOC et du DEC au moyen de mesures d'atténuation.

Nombre des problèmes rattachés aux options 3A et 3B (par ex., aménagement résidentiel, aires de frai et aires de pâture et de repos d'oiseaux aquatiques) se manifestent également le long du tracé proposé. L'Office estime que l'atténuation de ces problèmes n'a pas fait l'objet d'un examen approprié à l'égard des options 3A et 3B. Qui plus est, les problèmes de tracé terrestre du côté américain que présentent les options 3A et 3B (par ex., croisement de terres humides et d'habitats d'espèces fauniques rares) s'appliquent également au tracé proposé.

L'Office a conclu que d'éventuelles mesures d'atténuation à l'égard du tracé proposé (option 1) ont fait l'objet d'une étude plus poussée que celles pouvant s'appliquer aux options de tracé 3, 3A et 3B. Par conséquent, après évaluation équilibrée des options, l'Office ne croit pas que TransCanada a choisi son tracé proposé de façon entièrement objective. L'Office relève avec inquiétude la position de TransCanada, à l'effet qu'elle pourrait atténuer avec succès la plupart des problèmes liés au tracé proposé, alors que des problèmes similaires dans les autres options étaient cités comme motifs de rejet de ces tracés.

5.2 Côté américain

5.2.1 Prolongement TransYork et autorisations réglementaires américaines connexes

Le prolongement TransYork proposé (qui porte aussi la désignation pipeline #59) serait un pipeline d'un diamètre de 406 mm sur une longueur d'environ 43,8 km. Ce pipeline se brancherait au prolongement de Gananoque dans le fleuve Saint-Laurent, au sud de l'extrémité sud-est de l'île Wolfe. À partir du point d'arrivée à terre sur la rive américaine, à l'est de Sawmill Bay (quelque 8 km à l'ouest de Clayton (New York)), le tracé va vers le sud-est pour aboutir à l'interconnexion avec le réseau établi de distribution de gaz de Niagara Mohawk, sur Beutel Road, Watertown (New York). Le prolongement TransYork se trouverait au complet dans le comté de Jefferson.

Le tracé du prolongement TransYork occupe dans une proportion d'environ 30 p. 100 des emprises établies de Niagara Mohawk pour la transmission d'électricité. Le tracé passe surtout par des terres agricoles, exploitées ou non, et traverse des forêts sur environ 20 p. 100 de sa longueur. Il comporte aussi trois croisements de rivières (Chaumont, Perch et Black), en plus du croisement du fleuve Saint-Laurent. Le croisement de la rivière Perch s'effectuerait en parallèle d'une emprise de transport et celui de la rivière Black passerait par le croisement aérien établi du gazoduc de Niagara Mohawk.

Dans la mesure du possible, on utiliserait des emprises établies, ce qui selon Niagara Mohawk réduirait l'incidence sur les terres humides que traverserait le pipeline. Le tracé évite de croiser les aires de protection de la faune de French Creek et de la rivière Perch. Il évite également des cavernes désignées comme habitat de la chauve-souris de l'Indiana et n'aurait aucune incidence importante sur les populations d'aigle à tête blanche, de faucon pèlerin ou d'aigle pêcheur dans la région. Le tracé n'aurait pas d'effet sur des ressources naturelles (par ex., prairies alvar) et culturelles rares.

Au point d'arrivée à Beutel Road (Watertown), le prolongement TransYork se brancherait à deux autres gazoducs établis de Niagara Mohawk, les pipelines # 33 et # 39. Le pipeline # 33 achemine du gaz vers le nord et le sud, afin de desservir la zone entre Watertown et Syracuse (New York), alors que le pipeline #39 achemine du gaz vers le sud, desservant la zone entre Watertown et Syracuse, et

vers l'est, dans une autre partie du réseau qui dessert les zones entre Watertown et Carthage (New York).

Le 3 janvier 1991, un vote de la NYSPSC en vertu de l'article VII de la New York Public Service Law («PSL») accordait à Niagara Mohawk un certificat d'utilité publique et de conformité environnementale à l'égard de la construction du prolongement TransYork. Niagara Mohawk a déclaré qu'elle présenterait à la NYSPSC un plan de construction et de gestion environnementale, décrivant les moyens que Niagara Mohawk entend prendre pour se conformer à l'ordonnance de construction de la NYSPSC.

En ce qui a trait à sa production en vertu de l'article VII, Niagara Mohawk a souligné s'être conformée aux exigences juridiques définies par cet article. La société a expliqué que les tribunaux avaient déterminé qu'un demandeur n'était pas tenu d'examiner tous les tracés imaginables pour un projet, mais qu'il n'était tenu que d'étudier des options raisonnables de façon à définir un tracé avec le minimum d'incidences environnementales négatives.

En octobre 1990, Niagara Mohawk recevait un certificat de qualité de l'eau de la NYSPSC, en vertu de l'article 401 du Clean Water Act des États-Unis, de l'article VII de la PSL et des règlements pertinents de la DEC.

En juin 1989, Niagara Mohawk avait produit auprès du Department of the Army Corps of Engineers des États-Unis («Corps») des demandes d'autorisation en vertu de l'article 10 du Rivers and Harbours Act of 1899 et de l'article 404 du Clean Water Act, deux lois américaines. Au moment de l'audience, Niagara Mohawk travaillait à une présentation à l'intention du Corps, en réponse a une demande de la St. Lawrence Seaway Development Corporation («SDC») voulant que le pipeline soit enfoui, plutôt que simplement posé au fonds du fleuve dans une berme.

En novembre 1990, Niagara Mohawk a reçu de la Federal Energy Regulatory Commission des États-Unis («FERC») un permis présidentiel et une autorisation en vertu de l'article 3 du Natural Gas Act américain lui permettant d'installer et d'exploiter les installations TransYork à la frontière internationale, sous réserve des conclusions d'une évaluation environnementale. La FERC a produit son avis d'intention pour la préparation d'une évaluation environnementale. Les commentaires à cet égard devaient être déposés pour octobre 1990 et l'évaluation était en préparation.

5.2.2 Options de tracé pour le transport aux États-Unis

TransCanada a soutenu que le tracé proposé passant par les installations pipelinières TransYork non construites représente le seul tracé permettant d'effectuer la vente à l'exportation à Niagara Mohawk. TransCanada a relevé que Niagara Mohawk avait rejeté les options du pipeline d'Empire State («Empire») [1]et du réseau d'Iroquois Gas Transmission System

[1] Le projet Empire vise un gazoduc d'un diamètre de 610 mm, d'une longueur de 249 km, qui sera construit entièrement à l'intérieur de l'État de New York pour relier un point frontalier près de Chippawa (Ontario) et Syracuse (New York). On prévoit une capacité initiale de l'ordre de 4 250 10^3 m^3/j (150 10^6 pi^3/j)

(«Iroquois») [1]TransCanada a également relevé le témoignage de Niagara Mohawk, à l'effet qu'elle n'irait pas de l'avant avec l'achat de l'approvisionnement en gaz de TransCanada si la demande visant le prolongement de Gananoque n'était pas approuvée, car elle croyait qu'il n'existait pas d'autre point d'exportation disponible avec la capacité requise ou à un coût raisonnable.

TransCanada a présenté une comparaison des installations visées par la demande et de leurs frais connexes d'immobilisation et d'exploitation, par rapport à ceux des installations qui seraient nécessaires pour offrir un service frontalier à Niagara Mohawk, si cette dernière utilisait :

(i) le réseau Iroquois, ou

(ii) les réseaux d'Empire ou de National Fuel Gas Supply Corporation («National Fuel»)/CNG via Chippawa ou Niagara Falls (Ontario).

L'analyse de TransCanada révélait qu'elle pourrait réaliser des économies en frais d'immobilisation de l'ordre de 26,7 millions ($ CAN de 1989) en exportant le gaz par le réseau Iroquois proposé et de l'ordre de 29,7 millions ($ CAN de 1989) si l'on exportait le gaz par les réseaux proposés Empire ou National Fuel/CNG à Chippawa (Ontario), ou par l'embranchement proposé Niagara, à Niagara Falls (Ontario).

TransCanada a précisé que le changement dans ses frais annuels d'exploitation de l'une ou l'autre des options précédentes serait négligeable (soit inférieur à 20 000 $ par année).

TransCanada a soutenu que si Niagara Mohawk devait tenter d'obtenir un service de transport vers l'un des autres points de livraison à l'exportation, elle risquerait probablement de perdre sa place actuelle dans la liste d'attente pour un service de transport de TransCanada. TransCanada a déclaré qu'à titre de service public de transport à libre accès répondant aux demandes de service de transport sans discrimination, elle ne pouvait simplement changer le point de livraison demandé, car elle était tenue de présenter une demande d'installations répondant de façon satisfaisante aux demandes de ses éventuels expéditeurs.

TransCanada a affirmé qu'aucune autre option de tracé ne permet de respecter la date-limite d'entrée en service du 1er novembre 1991 et qu'il n'existe donc pas d'alternative raisonnable. TransCanada a ajouté qu'il ne s'agissait pas d'installations «facultatives», mais qu'elles étaient effectivement nécessaires pour concrétiser une vente à l'exportation qui produira des recettes supérieures à 1 milliard $, vente qui a déjà reçu l'appui de producteurs canadiens de gaz et qui a été jugée dans l'intérêt public canadien.

TransCanada a soutenu que la seule preuve déposée à l'audience démontrait clairement qu'il n'existe pas d'autre tracé viable de transport, car l'ensemble de la capacité de remplacement proposée ou construite fait déjà l'objet de contrats. TransCanada a ajouté que toute nouvelle capacité exigerait probablement elle aussi une audience pour l'obtention d'un certificat.

---

[1] Le projet Iroquois serait un gazoduc de 594km, avec canalisations de diamètres de 610 et 762 mm, qui serait construit entre un point frontalier près d'Iroquois (Ontario) et South Cormack (New York). On prévoit une capacité initiale de l'ordre de 16 310 $10^6 m^3/j$ (575,8 10^6 pi^3/j). Iroquois prévoit une interconnexion avec les réseaux établis de Tennessee Gas Pipeline Company, Algonquin Gas Transmission Company et CNG.

TransCanada a soutenu que contrairement aux options des réseaux Iroquois et Empire, le prolongement de Gananoque/TransYork offrirait une capacité suffisante pour accommoder la croissance future du marché.

Niagara Mohawk a avancé qu'une comparaison détaillée du prolongement de Gananoque/TransYork et de chacune des options Iroquois, Empire et Niagara démontrait clairement le bien-fondé de la décision de Niagara Mohawk d'aller de l'avant avec le projet du prolongement de Gananoque/TransYork.

En ce qui a trait aux installations américaines en aval, Niagara Mohawk a présenté en preuve une comparaison des coûts unitaires projetés pour la livraison de gaz dans sa zone de distribution par le biais de chacune des options susmentionnées. Sous réserve du caractère incomplet d'une telle analyse, parce qu'il est actuellement impossible de définir avec précision l'ensemble des coûts en immobilisation connexes, Niagara Mohawk estimait les coûts unitaires des options de transport aux États-Unis, en décathermes («Dt»), supérieurs de 0,18 à 0,30 $ US aux coûts du prolongement TransYork. Niagara Mohawk a précisé que cette différence se manifeste même si l'analyse n'a pas tenu compte de l'ensemble des coûts en immobilisation liés aux options.

Niagara Mohawk a soutenu qu'aucune des options ne permettait la livraison de la quantité contractuelle de gaz dans la région de Watertown (New York) sans la construction d'une capacité pipelinière supplémentaire, au Canada comme aux États-Unis. Niagara Mohawk a ajouté qu'elle n'avait pas envisagé de telles installations de remplacement et elle estimait que ses efforts en vue d'obtenir un accès garanti à du gaz de source canadienne pourraient se trouver retardés de plusieurs années, à cause du temps de préparation nécessaire à la conception d'installations de remplacement et à l'obtention des autorisations réglementaires américaines pertinentes. Niagara Mohawk était d'avis que l'on ne pouvait pas compter avec certitude sur l'obtention de telles autorisations.

Pour ce qui est de l'option Iroquois, Niagara Mohawk a relevé que cette option exigerait que CNG construise un raccordement de 31 km entre le réseau établi de Niagara Mohawk et l'interconnexion au réseau Iroquois, à un coût estimatif de 22 millions $ US. En plus du raccordement, Niagara Mohawk a indiqué qu'elle serait forcée d'affecter exclusivement un pipeline de 32 km (pipeline #56) au transport du gaz du réseau Iroquois. Au moment de l'audience, le pipeline #56 n'avait pas encore obtenu le certificat de la NYSPSC. D'après Niagara Mohawk, la préparation des demandes d'installations nécessaires et leur examen par la NYSPSC retarderait la disponibilité du service jusqu'au 31 octobre 1993.

Niagara Mohawk a déclaré que l'interconnexion avec le réseau Iroquois traverserait un sol accidenté, ce qui rendrait plus difficile la construction du pipeline pour ainsi soulever des préoccupations environnementales considérables. Niagara est d'avis que ces préoccupations environnementales, y compris celles touchant le croisement de terres humides, sont plus graves que celles associées au prolongement TransYork.

Niagara Mohawk a également soulevé la question de déterminer si le réseau Iroquois comporterait effectivement une capacité excédentaire pouvant accommoder 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) de gaz et si le recours au réseau Iroquois offrirait autant de souplesse et de diversité que le prolongement TransYork. Niagara Mohawk a soutenu qu'à titre d'unique propriétaire du prolongement TransYork, elle serait mieux placée pour offrir une capacité de transport à d'éventuels expéditeurs et diversifier encore plus son approvisionnement en gaz, pour ainsi moins dépendre de CNG. Niagara Mohawk a également mentionné que sa possibilité de s'affranchir de CNG serait encore plus réduite par la

construction du raccordement entre les réseaux Iroquois et Niagara Mohawk, car Niagara Mohawk et CNG (un associé du groupe promoteur du projet Iroquois) devraient s'entendre sur la propriété du raccordement, situation découlant d'une décision antérieure de la FERC.

En ce qui a trait à l'option Empire, Niagara Mohawk a souligné que ce projet devait toujours obtenir les autorisations réglementaires américaines, au niveau fédéral et à celui de l'état. Niagara Mohawk estimait que l'interconnexion au réseau Empire, entre Syracuse et Watertown (New York), coûterait autour de 37 millions $ US. Niagara Mohawk a précisé que les plans d'une telle interconnexion n'avaient pas été élaborés. Niagara Mohawk a cité le témoignage d'Empire lors de l'audience de la NYSPSC en vertu de l'article VII, lorsque cette dernière avait déclaré qu'elle ne construirait pas le pipeline à moins de recevoir un traitement tarifaire spécial et qu'elle réévaluerait le potentiel du marché après obtention d'un certificat de construction, afin de déterminer si elle donnerait suite ou non au projet.

Niagara Mohawk a indiqué que si l'Office n'accordait pas de certificat au prolongement de Gananoque proposé, elle pourrait apporter une expansion au pipeline #39 (d'un diamètre de 323,9 mm entre Oswego et Watertown) de son réseau établi, afin de transporter du gaz vers le nord. Si le gaz provenait d'une source canadienne, il faudrait l'importer à Niagara. Toutefois, Niagara Mohawk a déclaré que cette éventualité n'avait fait l'objet d'aucune étude préliminaire et que si l'option était réalisable, il faudrait compter au moins deux à trois ans pour la mise en oeuvre d'un projet d'expansion du pipeline #39.

Niagara Mohawk a souligné que le processus de liste d'attente de TransCanada empêche cette dernière de simplement modifier le point de livraison demandé, car un tel changement pourrait se répercuter sur d'autres expéditeurs éventuels de la liste d'attente. Niagara Mohawk a soutenu que pour obtenir un autre point de livraison, elle devrait demander à nouveau d'être incluse dans la liste d'attente de TransCanada, ce qui selon elle la placerait à un rang beaucoup plus bas et entraînerait donc d'importants retards dans son projet pour l'obtention des autorisations réglementaires liées à la construction d'installations pipelinières au Canada et aux États-Unis.

Niagara Mohawk a réitéré son intention de ne pas effectuer le même achat de gaz de source canadienne auprès de TransCanada si elle devait affronter les incertitudes, risques et longs délais susmentionnés. Niagara Mohawk a précisé dans son témoignage s'être engagée entièrement au projet TransYork et ne pas chercher ou vouloir chercher à obtenir un autre point de livraison. Niagara Mohawk a ajouté qu'elle n'avait pas d'autre contrat à long terme d'approvisionnement en gaz auprès de producteurs canadiens.

Niagara Mohawk a précisé que si les installations visées par la demande n'obtenaient pas d'autorisation, il existait aux États-Unis ce qu'elle a appelé d'autres voies et possibilités qui lui étaient ouvertes, touchant un approvisionnement intérieur en gaz naturel qui exigeait beaucoup moins de risque et de temps de préparation, ce qui les rendaient plus attrayantes pour Niagara. À cet égard, Niagara Mohawk a souligné qu'elle recevait actuellement de producteurs gaziers américains des soumissions pour un approvisionnement en gaz à long terme, qu'elle juge concurrentielles avec l'approvisionnement de TransCanada.

Niagara a souligné que la perte de cette vente à l'exportation entraînerait pour le Canada la perte des recettes liées à la vente de gaz et l'achat de matériel pipelinier, de même qu'aux ventes

supplémentaires de gaz à l'exportation que pourrait accommoder pour l'avenir la capacité excédentaire du prolongement de Gananoque/TransYork

L'ASPIC était d'avis que Niagara Mohawk n'avait pas analysé adéquatement des options de tracé pour obtenir un accès garanti à des approvisionnements canadiens. L'ASPIC a avancé que même si les complications réglementaires mentionnées et les retards en découlant pouvaient préoccuper Niagara Mohawk, ce genre de facteurs ne suffisait pas à justifier la délivrance d'un certificat pour les installations visées par la demande. L'ASPIC a exprimé sa déception devant la preuve de Niagara Mohawk, qui selon l'ASPIC suggérait que Niagara Mohawk avait comme politique corporative de ne pas vouloir envisager d'autres possibilités de point de livraison et d'interconnexion avec le réseau de TransCanada.

Union a qualifié de facultatives les installations visées par la demande, car elle estimait que les besoins en gaz de Niagara Mohawk pourraient être comblés par des installations établies ou par des installations qui devraient devenir disponibles dans un avenir rapproché.

Union a avancé que dans la mesure où Niagara Mohawk connaît une croissance quelconque de son marché dans la partie nord de sa zone franchisée, elle pourrait desservir cette croissance par une expansion de son réseau établi de livraison au sud. Union a précisé qu'elle ne contestait pas les objectifs de Niagara Mohawk d'obtenir une sécurité accrue d'approvisionnement au moyen d'une deuxième source de gaz et la souplesse opérationnelle qui découlerait d'un approvisionnement à l'extrémité nord de sa zone de franchise, mais Union se demandait si les objectifs en question justifiaient la construction des installations visées par la demande.

Union a avancé que Niagara Mohawk pourrait atteindre son objectif de sécurité accrue d'approvisionnement par une interconnexion aux réseaux Iroquois ou Empire. Parallèlement, Union estimait que l'objectif de souplesse opérationnelle pourrait être atteint au moyen de livraisons du réseau Iroquois, en reconnaissant toutefois que de cette façon Niagara Mohawk pourrait continuer de dépendre de CNG pour son service de transport.

Union a avancé que la preuve de Niagara Mohawk sur les coûts des options de tracé n'était pas fiable et que l'Office, n'ayant pas directement connaissance du coût éventuel de ces options, ne devrait pas en tenir compte.

Union a souligné qu'aucun élément de preuve ne démontrait un besoin urgent de construire le prolongement de Gananoque/TransYork et qu'il faudrait d'abord analyser soigneusement les coûts des options. Union a ajouté que cette absence d'urgence est appuyée par le fait que l'approvisionnement de TransCanada servira à remplacer des approvisionnement établis, pour desservir un marché établi qui ne connaît pas une expansion rapide.

Plusieurs autres intervenants, notamment Doreen et Charles Greenwood, le Canton de l'île Howe, G. et I. Metcalfe, R.G. Deeley, K.W. Lawless et G.E. Bisaillon, croyaient qu'il existait aux États-Unis des options de tracé pouvant accommoder la vente à l'exportation proposée à Niagara Mohawk et que l'on n'avait pas étudié adéquatement ces options. La plupart de ces intervenants ont reconnu que ces options exigeraient la construction d'installations pipelinières d'interconnexion supplémentaires après l'obtention des autorisations réglementaires connexes, déclanchant un ensemble de facteurs qui retarderait le démarrage du projet d'exportation.

Opinion de l'Office

L'Office convient avec TransCanada que cette dernière détient la responsabilité de proposer la construction ou l'utilisation d'installations répondant de façon raisonnablement fidèle aux exigences de ses éventuels clients ou expéditeurs, sauf lorsque ces exigences sont déraisonnables. La demande de service de WGML visant la région de Gananoque se fondait sur la demande de Niagara Mohawk voulant faire transporter du gaz canadien directement du nord à son réseau. Comme la demande de zone de livraison de Niagara Mohawk n'était pas déraisonnable en principe, TransCanada avait la responsabilité de proposer la construction d'installations, si possible, à partir de sa canalisation principale Toronto-Montréal jusqu'à un point convenable le long de la frontière canado-américaine, quelque part au nord de Syracuse. TransCanada avait donc pour tâche d'évaluer des options de tracé au Canada qui répondraient à la demande spécifique en transport de son expéditeur.

L'Office croit que l'évaluation des options de transport en aval aux États-Unis et, de ce fait, de la nécessité du prolongement TransYork, est une question qui relève des autorités réglementaires américaines pertinentes. L'Office croit que sa responsabilité se situe principalement dans l'évaluation des installations canadiennes visées par la demande et de toute alternative canadienne possible à ces installations, tout en reconnaissant qu'une décision négative à l'égard des installations canadiennes, par exemple pour des motifs d'emplacement, pourrait exercer une influence majeure sur une décision américaine.

Chapitre 6
Questions environnementales, socio-économiques et d'utilisation des terres liées au tracé proposé

6.1 Questions environnementales

6.1.1 Agriculture

Dans ses rapports environnementaux et socio-économiques de juin 1990 («rapports d'évaluation»), TransCanada avait déclaré que la construction du tracé proposé pourrait entraîner la perte de potentiel agricole, à cause du mélange de la couche arable et du sous-sol, de la formation de sillons et du compactage du sol, de l'érosion et de la remontée de pierres en surface. TransCanada a avancé que si l'emprise devenait trop mouillée, l'entrepreneur serait tenu de suspendre temporairement les travaux afin d'éviter ou de limiter le compactage du sol. TransCanada a de plus indiqué que si des pierres remontaient en surface, le ou les propriétaire(s) en cause recevrai(en)t une indemnité appropriée. TransCanada a conclu que toute utilisation agricole de l'emprise resterait inchangée, sous réserve de restrictions mineures.

Plusieurs intervenants ont exprimé des préoccupations à l'égard de la possibilité d'une perturbation importante des propriétés agricoles et opérations connexes. R.E. Henderson en particulier s'inquiétait beaucoup de la possibilité qu'une fuite de pipeline puisse lui faire perdre son attestation de cultivateur biologique. On s'inquiétait également de l'incidence de la construction pipelinière sur des sols agricoles de choix de manière générale et des vergers en particulier.

Opinion de l'Office

L'Office est d'avis que TransCanada détient une expérience considérable de la construction pipelinière sur des terres agricoles et que les incidences découlant de la construction sur des terres agricoles le long du tracé proposé seraient atténuables.

L'Office est d'avis qu'en vertu de l'état d'avancement actuel des mesures d'atténuation et de remise en état que pratique l'industrie pipelinière, tout effet négatif de la construction pipelinière sur des sols agricoles de choix ne s'exercerait qu'à court terme.

L'Office juge que l'existence de l'emprise du pipeline à proximité de l'exploitation de culture biologique de R.E. Henderson n'aurait pas d'effet négatif sur l'utilisation du sol. De plus, l'Office juge que même dans l'éventualité improbable d'un bris de canalisation dans le voisinage de la propriété Henderson, l'exploitation agricole ne subirait pas d'incidence négative, car il s'agirait d'effets localisés.

En ce qui a trait aux possibilités de perturbation des terres pour verger le long du tracé proposé, l'Office est d'avis qu'une partie du potentiel productif de la propriété pourrait éventuellement être rétablie.

6.1.2 Terres humides

TransCanada a indiqué dans son témoignage que le pipeline proposé traverserait trois bandes étroites de terres humides de classe 2[1] soit les terres humides de Cassidys Bay, d'Oak Point et de Holliday Bay. TransCanada a déclaré qu'à l'issue d'une évaluation préliminaire, elle estimait que la construction pouvait s'effectuer dans ces terres humides avec la mise en oeuvre de mesures appropriées d'atténuation et de remise en état, soit prévoir le début de la construction à la fin de la période de reproduction du mois d'août pour certaines espèces d'oiseaux utilisant ces terres humides, une emprise de largeur réduite dans cette zone et la replantation de macrophytes aquatiques locaux. TransCanada a de plus indiqué que l'on tiendrait compte des données sur les aires de nidification du petit butor à l'occasion d'une audience sur le tracé détaillé. La construction dans ces terres humides ferait appel à une pelle rétrocaveuse mécanique sur chenilles larges, travaillant sur enrochement.

Les KFN, B. Chesney, B. Hogan et d'autres intervenants ne croyaient pas comme TransCanada que cette dernière pourrait réussir à atténuer l'ensemble des incidences environnementales possibles liées à la construction pipelinière dans des terres humides. Selon eux, TransCanada aurait dû effectuer une analyse du tracé assez détaillée pour éviter les zones vulnérables et définir son plan complet de mesures d'atténuation. Ils étaient d'avis qu'en l'absence de preuve concrète sur la possibilité d'application de mesures d'atténuation, TransCanada ne pouvait pas simplement déclarer que s'il y survenait des problèmes, elle prendrait les mesures nécessaires pour limiter les incidences à un niveau acceptable.

Les KFN ont indiqué dans leur témoignage que dans le cas de certaines terres humides très vulnérables que traverserait le tracé proposé, la construction aurait des effets négatifs sérieux et durables. Les KFN ont relevé que ces terres humides servaient d'aire de nidification à des espèces importantes, rares et menacées d'extinction. Les KFN ont de plus déclaré avoir vu des exemples de repousse végétale sur des terres humides remblayées qui différaient passablement des espèces originales. Selon eux, les terres humides sont menacées par une invasion de salicaire[2] qui, lorsqu'elle a l'occasion de s'établir, élimine toutes les autres espèces. Une voie défrichée dans les terres humides pour une saison représente un terrain idéal pour l'implantation de la salicaire. Les KFN ont mis en doute l'aptitude de TransCanada à atténuer avec succès tous les dommages et (ou) à remettre en état les terres humides touchées.

D'autres intervenants ont présenté une preuve à l'effet que le SCF émettait des réserves à l'égard du tracé proposé du pipeline dans les terres humides, en particulier celles d'Oak Point.

---

[1] Le MRN classe les terres humides avec un système de points comportant quatregrandséléments, soit les facteurs hydrogéologiques, les facteurs biologiques, lesutilisations sociales et des caractéristiques spéciales, comme les habitats d'espècesrares,menacées ou en voie d'extinction. Pour faire partie de la classe 2, des terres humides doivent compter au moins 650 points sur 1 000 ou deux des éléments doivent avoir une cote supérieure à 200 points chacun.

[2] La salicaire est une herbe des marécages (genre Lythrum) d'Europe et de l'Est américain, avec une longue pointe de fleurs violettes.

Opinion de l'Office

L'Office partage les préoccupations de certains intervenants à l'égard des éventuelles incidences négatives de la construction des installations proposées sur les terres humides. Plus particulièrement, l'Office se préoccupe de la possibilité que la construction du pipeline dans les terres humides exerce un effet négatif sur l'habitat de nidification de plusieurs espèces rares et importantes d'oiseaux.

6.1.3 Faune aquatique et terrestre

6.1.3.1 Habitats et frayères de poissons

En se fondant sur son expérience des croisements de rivière, TransCanada concluait que la reproduction et l'ensemencement permettaient aux populations de poissons de se remettre rapidement des effets de la construction pipelinière. Dans l'évaluation des effets éventuels d'activités liées à la construction sur l'habitat de frai de l'achigan à petite bouche, Beak a effectué une analyse de frai de l'achigan à chaque emplacement de point d'arrivée à terre le long du tracé proposé. Beak a conclu à partir des résultats de cette analyse que ces emplacements présentaient un potentiel de fraie seulement faible ou limité. Dans une évaluation plus poussée des éventuelles incidences sur les ressources de pêche dans le fleuve Saint-Laurent, TransCanada a déterminé quel était le risque de création de turbidité et d'envasement et était d'avis que les problèmes à cet égard seraient probablement minimaux. Les activités de construction ayant une incidence directe sur l'habitat de frai comprennent le dynamitage et (ou) l'excavation, deux activités qui, de l'avis de TransCanada, auraient un effet temporaire car l'excavation serait remblayée avec des sédiments locaux, pour ainsi rétablir la condition originale du sous-sol.

En réponse aux préoccupations du Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario («CCPO»)[1], TransCanada a accepté de prendre plusieurs engagements, énoncés à l'annexe IV. Ces engagements comprennent le respect de «fenêtres de synchronisation» déterminées et d'exigences de dynamitage, afin de protéger les activités de frai et les populations de poissons. De plus, TransCanada s'est engagée à entreprendre des études de pêche sur les habitats, la composition des espèces et l'abondance des populations adultes aux points proposés d'arrivée à terre et sur une distance déterminée en aval.

Diverses parties, notamment le Canton de l'île Howe, ont avancé que TransCanada avait présenté une preuve incomplète sur les dommages éventuels aux aires de frai et aux habitats de poissons. P. Chesney a indiqué que pour bien évaluer les incidences sur les poissons et leur habitat, il fallait effectuer des études sur de longues périodes. Il citait en exemple l'étude en cours depuis trois ans menée par l'Université Queen's. Plusieurs intervenants n'étaient pas convaincus que les activités de construction et de dynamitage ne détruiraient pas de précieuses ressources d'alevins et d'aires de frai.

---

[1] Le CCPO est un comité interministériel du gouvernement de l'Ontario avec des représentants des ministères de l'Énergie, de l'Environnement, des Richesses naturelles, de l'Agriculture et de l'Alimentation, de la Consommation et du Commerce, des Affaires municipales et des Transports. À l'audience, le ministre de l'Énergie de l'Ontario représentait le CCPO.

G. et I. Metcalfe n'acceptaient pas le principe d'une incidence minimale sur les ressources de pêches, à cause des facteurs de turbidité et d'alluvionnement. Le MRN a également soulevé cette préoccupation dans une lettre à TransCanada, de même que le CCPO qui l'a intégrée aux engagements exigés.

Plusieurs intervenants ont déclaré que les études de frai de l'achigan effectuées par Beak présentaient un point de vue plutôt limité. Selon eux, on avait consacré trop peu de temps aux procédés d'essai et à l'observation. Plus particulièrement, on se préoccupait de la présence d'une autre espèce qui avait reçu peu d'attention ou même aucune, soit le maskinongé.

Opinion de l'Office

L'Office relève que le recours à des fenêtres de construction très strictes permettrait de réduire considérablement ou d'éliminer la plupart des incidences négatives de la construction du pipeline sur les ressources de pêche. L'Office est d'avis que la preuve présentée n'a pas clairement démontré la possibilité de perturbations durables touchant les aires de frai et les populations de poissons. L'Office relève qu'en vertu de ses engagements auprès du CCPO, TransCanada recueillerait des données plus concluantes sur la nature et la protection des ressources de pêche et leur habitat.

6.1.3.2 Rassemblement et migration des oiseaux aquatiques

TransCanada relevait dans ses rapports d'évaluation que le SCF avait désigné la zone de l'île Wolfe comme l'une des plus importantes le long des rives inférieures des Grands Lacs pour le rassemblement des oiseaux aquatiques migrateurs, le printemps et l'automne. Bien que cette zone soit jugée d'importance provinciale (à cause des oiseaux aquatiques), TransCanada a déclaré que ce n'était pas toutes les parties de la zone qui avaient une importance provinciale. Elle a également ajouté que des aires d'importance provinciale et régionale pour le rassemblement des oiseaux aquatiques se retrouvaient à l'ouest du tracé proposé. TransCanada a indiqué que les terres humides d'Oak Point, de Cassidys Bay et de Holliday Bay n'avaient qu'une importance locale à titre d'aire de production et d'escale dans la migration des oiseaux aquatiques.

Afin d'atténuer toute incidence directe de l'activité de construction sur le rassemblement des oiseaux aquatiques, TransCanada a convenu d'adopter des fenêtres de construction définies pour les travaux dans le fleuve. TransCanada a affirmé que toute incidence indirecte sur d'éventuelles sources d'alimentation serait temporaire et minime dans le contexte de la biomasse totale disponible dans la zone de l'île Wolfe, comparativement à l'aire directement touchée par les travaux.

Les KFN ont déclaré que la zone entourant le couloir proposé joue un rôle unique en Ontario pour le rassemblement des oiseaux aquatiques. Plus spécifiquement, cette zone offre un abri, une profondeur d'eau et des sources d'alimentation facilement disponibles qui conviennent à plus d'un million d'oiseaux aquatiques au cours de la période de migration. La preuve présentée par TransCanada révélait que cette zone critique de rassemblement des oiseaux aquatiques serait en fait traversée par le pipeline proposé, mais que les zones perturbées par la construction retrouveraient leur végétation en un an. Toutefois, les KFN n'étaient pas convaincus que la végétation reviendrait.

Dans un échange de lettres avec TransCanada, le SCF se préoccupait de la possibilité que le tracé proposé exerce un effet négatif plus grave sur les ressources d'oiseaux aquatiques que l'option 3.

Opinion de l'Office

L'Office estime qu'avec une application appropriée des diverses mesures d'atténuation et de remise en état s'offrant à TransCanada, en particulier le recours à des fenêtres de synchronisation lors de la construction, le projet proposé n'aurait pas une incidence globale importante sur le rassemblement et la migration des oiseaux aquatiques. Cette opinion se fonde sur le postulat que la construction se déroulerait à l'intérieur des périodes définies. Si la construction se prolongeait passé le début de la migration d'automne, le tracé proposé pourrait avoir une incidence globale plus importante sur le rassemblement et la reproduction des oiseaux aquatiques que celle, par exemple, de l'option 3, car moins de canards plongeurs utilisent cette zone au printemps et à l'automne que la zone touchée par le tracé proposé.

6.1.3.3 Espèces rares et menacées d'extinction

TransCanada a reconnu dans ses rapports d'évaluation que la construction du pipeline proposé aurait une incidence sur la faune, surtout sur le plan de la modification ou de la réduction des habitats fauniques. TransCanada a déclaré que de manière générale, ses devis normalisés de projet suffiraient à protéger les ressources fauniques le long du tracé proposé. Dans ses rapports d'évaluation, TransCanada a identifié plusieurs espèces d'importance provinciale (par ex., la buse à épaulettes) dans la zone du pipeline proposé. TransCanada s'est engagée à identifier les emplacements de nidification et à évaluer le potentiel de perturbation de la buse à épaulettes.

Plusieurs intervenants, notamment les KFN, ont déclaré que des emplacements de nidification de la buse à épaulettes avaient été identifiés sur l'île Wolfe. Les KFN ont souligné que cette espèce était très sensible à toute forme de perturbation et qu'elle pourrait facilement abandonner cette zone le cas échéant.

Les KFN ont affirmé que l'étroitesse du couloir proposé à plusieurs endroits empêcherait de placer la canalisation de façon à ne pas perturber les populations fauniques et leurs habitats. Ils ont de plus souligné que le petit butor, une espèce rare et menacée d'extinction, avait été observé dans six marais le long du tracé proposé et mentionné d'autres espèces classées se reproduisant à divers endroits adjacents au couloir pipelinier proposé, comme le râle de Virginie, d'importance régionale, et le troglodyte des marais, le troglodyte à bec court et le canard siffleur d'Amérique, d'importance provinciale. Selon les KFN, la construction le long du tracé proposé aurait une incidence négative sur l'habitat de nidification de ces espèces, pour ainsi réduire leurs chances de survie dans la région.

Opinion de l'Office

L'Office relève que même si TransCanada a mentionné une variété d'espèces d'oiseaux d'importance provinciale (par ex., le troglodyte des marais, la sterne caspienne et le busard Saint-Martin) dans ses rapports d'évaluation, elle n'a abordé de façon plus approfondie que les possibilités de perturbation de la buse à épaulettes. Ce n'est qu'à l'audience que l'on a identifié d'autres espèces d'une importance similaire, par ex. le rare petit butor. Par conséquent, l'Office n'est pas convaincu du caractère adéquat de la recherche effectuée par TransCanada pour déterminer la présence d'autres espèces et la possibilité d'appliquer des mesures d'atténuation afin d'éviter de perturber et (ou) de déloger de telles espèces rares ou importantes. L'Office n'est donc

pas en mesure d'évaluer l'aptitude de TransCanada à atténuer les incidences pour ces espèces.

6.1.4 Terres boisées

TransCanada a relevé que le tracé proposé était boisé dans une proportion d'environ 10 p. 100 et qu'une partie de ces terrains boisés, soit deux bandes de terrain (respectivement dans les cantons de Pittsburgh et de l'île Wolfe), faisait l'objet d'une ELATB. TransCanada a également déclaré que le projet pourrait toucher plusieurs petits boisés et que des terres boisées adultes connaîtraient une certaine perte. Cependant, comme la végétation forestière est généralement répandue dans la zone à l'étude, TransCanada était d'avis que le projet aurait une incidence minimale sur le bassin hydrographique, les populations fauniques et les valeurs esthétiques et panoramiques. Une éventuelle incidence découlerait du défrichage de l'emprise et du fonctionnement de la machinerie lourde. Pour atténuer l'incidence, la coupe dans ces endroits se limiterait au minimum nécessaire pour l'emprise. De plus, on verserait une indemnisation à l'égard de tout arbre enlevé dans une zone visée par une ELATB.

Plusieurs intervenants, notamment B. Chesney, ont insisté sur l'importance de protéger les quelques boisés de ferme qui subsistent sur les îles Howe et Wolfe, parce que le défrichage intensif du passé a considérablement réduit le nombre d'arbres. Selon les KFN, le tracé proposé sur l'île Wolfe traverse d'importants bouquets de feuillus, ce qui, de leur avis, rend le tracé impropre à la construction pipelinière à cause de la possibilité de perturbation de l'habitat de nidification de la buse à épaulettes. D'autres intervenants ont affirmé que l'incidence sur le paysage ne serait pas aussi minime que le prétend TransCanada, car une emprise défrichée sur 20 m dans un terrain boisé ne peut pas passer inaperçue.

Le Wolfe Island Co-operative Playgroup («Playgroup») a exprimé une opinion rejoignant celle de nombre d'autres intervenants, sur l'importance du rôle des boisés de ferme à titre de refuge pour la faune et de protection contre le vent pour les maisons et les terres agricoles, de même qu'à titre de source importante d'aliments, de combustible et de revenu. Selon le Playgroup, l'élimination de sections entières de boisés pourrait perturber l'écologie de la région. Certains intervenants se préoccupaient également de la possibilité que l'enlèvement de bouquets adultes de feuillus des points d'arrivée à terre, comme Oak Point sur la rive nord de l'île Wolfe, n'accélère l'érosion par l'eau et le vent à ces endroits.

Opinion de l'Office

L'Office relève que la disparition d'arbres dans les zones boisées le long du tracé proposé aurait une certaine incidence visuelle négative sur la beauté naturelle de cette partie de la région des Milles-Îles. De plus, l'Office a certaines inquiétudes au sujet de la possibilité que l'habitat de nidification de la buse à épaulettes soit affecté négativement par la coupe d'arbres dans le couloir proposé.

6.1.5 Points d'arrivée à terre

TransCanada a indiqué que le couloir général du tracé proposé, par les cantons de Pittsburgh, de l'île Howe et de l'île Wolfe, avait été choisi au départ en fonction des points d'arrivée au sol disponibles

dans les divers chenaux du fleuve Saint-Laurent. Selon TransCanada, la détermination de points convenables d'arrivée au sol constituait un élément critique du processus de sélection d'un tracé.

En ce qui a trait au point d'arrivée au sol proposé d'Oak Point, TransCanada a déclaré que s'il fallait dynamiter, elle ferait la remise en état de l'excavation avec des débris non contaminés de roc pour rétablir le profil original du lit fluvial. TransCanada a également précisé que la sédimentation et son degré ont été déterminés ou le seront sous peu à chaque point d'arrivée au sol. De plus, elle envisagerait un forage dirigé à certains des emplacements de point d'arrivée le long du tracé proposé. L'achat de propriétés riveraines susceptibles d'être affectées constituait une autre solution proposée par TransCanada à l'égard de la construction aux points d'arrivée.

Plusieurs intervenants ont avancé que Oak Point représentait un emplacement inacceptable comme point d'arrivée au sol, à cause des effets négatifs que la construction dans cette zone aurait sur la frai, le rassemblement des oiseaux aquatiques et l'habitat d'oiseaux rares.

C.G. Jackson et K.W. Lawless, entre autres, se disaient préoccupés du nombre de points d'arrivée au sol, compte tenu du fait que d'autres options ne comportaient qu'un seul point d'arrivée au Canada, alors que le tracé proposé en compte cinq.

Certains intervenants ont déclaré que de grandes affiches indiquant la présence d'un pipeline pourraient nuire au caractère esthétique des rives.

Selon F.E. Hogan, la prétention de TransCanada à l'effet qu'il n'existait pas d'aménagement riverain au point de sortie sur l'île Wolfe était trompeuse, car une maison et des bâtiments de ferme se trouvent à cet endroit. D'autres intervenants ont soutenu que le tracé proposé, qui passe au point d'arrivée au sol du canton de Pittsburgh sur la propriété de K-W. Lawless, n'aurait jamais dû être choisi à cause de la présence d'affleurements rocheux granitiques et d'arbres adultes.

Opinion de l'Office

L'Office croit que chaque fois qu'un pipeline traverse un cours d'eau important, il existe toujours une possibilité d'incidences visibles et durables à chaque point d'arrivée au sol. Ainsi, de grandes affiches indiquant la présence d'un pipeline peuvent nuire au caractère esthétique des rives. Si les rives sont boisées, l'impact visuel d'une emprise défrichée se remarque particulièrement à partir de l'eau. Le défrichage d'une emprise sur une rive en grande partie boisée rendra l'emprise plus vulnérable à l'érosion par l'eau et le vent. De plus, les rives des grandes rivières et des fleuves sont souvent peuplées, ce qui crée une possibilité d'incompatibilité entre les utilisations établies des terres et une emprise de pipeline.

L'Office est d'accord avec les intervenants qui s'opposaient au choix du point d'arrivée au sol dans le canton de Pittsburgh. Le défrichage de l'emprise nécessaire créerait une bande évidente sur des rives autrement boisées en grande partie. L'emplacement se trouve sur un affleurement granitique abrupt, qu'il faudrait détruire ou modifier pour accommoder l'excavation du pipeline. Ces deux incidences nuiraient au caractère esthétique des rives. De plus, l'Office constate qu'avec une couche de sol peu profonde sur le roc, l'emplacement est particulièrement vulnérable à l'érosion. La coupe d'arbre et la disparition de l'effet de retenue de leurs racines accentuerait cette vulnérabilité. De plus, les arbres de la rive créent une zone tampon qui empêche

d'autres arbres voisins d'être déracinés par le vent, un problème courant en sol peu profond.

L'Office trouve que l'emplacement proposé pour un point d'arrivée au sol de largeur limitée sur la rive nord de l'île Howe est insatisfaisant de manière générale, dans la mesure où il faudrait construire une emprise traversant des terres marécageuses ou un verger.

L'Office partage certaines des préoccupations des intervenants qui s'opposaient à l'emplacement proposé de point d'arrivée au sol sur la rive nord de l'île Wolfe (Oak Point), une zone qui abrite des espèces rares d'oiseaux.

Comme on l'a mentionné, l'Office entretient des préoccupations particulières à l'endroit du choix des points d'arrivée au sol dans le canton de Pittsburgh et sur la rive nord des îles Howe et Wolfe. De plus, devant les incidences possibles associées en général aux points d'arrivée au sol, l'Office est d'avis qu'il n'était pas approprié pour TransCanada de choisir un tracé comportant cinq points d'arrivée au sol au Canada.

6.1.6 Ressources historiques et patrimoniales

L'examen par TransCanada du tracé proposé estimait de moyen à élevé le potentiel de découverte de ressources archéologiques et historiques le long du prolongement de Gananoque. TransCanada a indiqué dans ses rapports d'évaluation qu'elle procéderait à une évaluation archéologique poussée du tracé détaillé final et que si la construction et l'excavation faisaient ressortir des découvertes archéologiques inattendues, elle prendrait des mesures immédiates de protection de chaque emplacement.

En ce qui a trait à la difficulté d'identifier des lieux d'inhumation découverte autochtones, dont la découverte est fort possible, TransCanada a déclaré qu'elle prendrait des dispositions adéquates et qu'elle appliquerait les mesures appropriées. Pour mieux répondre aux préoccupations soulevées à cet égard, TransCanada a accepté les engagements demandés par le CCPO, dont la liste figure à l'annexe IV.

B. Hogan et d'autres intervenants, se référant à une étude archéologique du tracé proposé préparée par la Cataraqui Archaeological Research Foundation, ont déclaré que la présence de dix emplacements avait été documentée, deux d'entre eux (un lieu d'inhumation autochtone et une épave sous-marine) se trouvant à l'intérieur du tracé proposé. La position de TransCanada était que ses engagements auprès du CCPO éliminaient toute nécessité de préoccupation quant à des dommages ou pertes de sites archéologiques. Toutefois, B. Hogan a souligné que le ministère de la Culture et des Communications de l'Ontario («MCC») ne fait pas partie du CCPO, et que c'est le MCC et non le CCPO qui détient la responsabilité d'autoriser ou de refuser toute excavation. De plus, selon elle, rien n'indiquait dans les données présentées à l'audience que l'autorisation du MCC allait être obtenue. Plusieurs intervenants s'inquiétaient de la possibilité que si la construction révélait un site possible, on puisse négliger de le déclarer pour éviter de retarder trop longtemps les travaux.

Opinion de l'Office

En se fondant sur sa connaissance des politiques, pratiques et procédés de construction de TransCanada à l'égard des ressources archéologiques et patrimoniales, l'Office est

d'avis que TransCanada prendrait les mesures nécessaires pour identifier et protéger des ressources d'importance archéologique ou historique.

6.1.7 Qualité des sédiments

Comme elle l'a indiqué dans ses rapports d'évaluation et dans la preuve déposée à l'audience, TransCanada s'attendait à ce que la construction le long du tracé proposé cause peu de dégradation de la qualité de l'eau. Elle a déclaré que l'excavation et le remblayage perturberaient des sédiments profonds non contaminés tout comme des sédiments superficiels contaminés. TransCanada a avancé que l'action naturelle des vagues pourrait causer une suspension similaire des sédiments superficiels contaminés. Selon TransCanada, s'il y a contamination des sédiments superficiels, l'excavation et le remblayage ne libéreraient des contaminants que de façon localisée, minimale et temporaire. Une dispersion rapide par mélange et une absorption jusqu'au niveau ambiant ou naturel devrait suivre. À partir du faible niveau de contamination connu pour la voie principale de navigation, TransCanada a également présumé que les sédiments du chenal Bateau et de la voie médiane canadienne seraient faiblement contaminés.

Compte tenu du faible niveau de contamination et du rythme rapide de dispersion prévu, TransCanada a soutenu qu'il est peu probable que la construction entraîne une bioconcentration notable de contaminants dans le poisson. Au départ, TransCanada avait affirmé que pendant la construction, il serait improbable qu'une bioconcentration quelconque de produits chimiques se manifeste dans le poisson, à cause de la période limitée d'exposition aux polluants chimiques. Toutefois, elle a plus tard précisé que seule une analyse, qui n'avait pas été effectuée, permettrait de définir les périodes de suspension. Devant la possibilité que des produits de dragage ne répondent pas aux exigences de disposition en eau libre du ministère ontarien de l'Environnement («MOE»), TransCanada s'est engagée à placer toute matière contaminée au-dessus de la laisse de crue et à stabiliser cette matière pour l'empêcher de retourner au cours d'eau. L'autorisation d'emplacements terrestres de disposition relèverait de la compétence du MOE.

En réponse aux diverses préoccupations soulevées par des intervenants, TransCanada s'est engagée à mener des études plus poussées de qualité des sédiments, qu'elle présenterait à l'Office pour étude.

Plusieurs intervenants se préoccupaient du fait que l'on n'avait pas effectué d'études appropriées de la qualité des sédiments fluviaux. Selon K.W. Lawless et d'autres, c'est beaucoup plus tôt qu'il aurait fallu effectuer des études de sédiment, pour que les parties intéressées et l'Office puissent les examiner avant de prendre des décisions. Beaucoup d'intervenants estimaient que l'interprétation des données préliminaires par TransCanada était en grande partie spéculative.

S.B. Martin a déclaré que les sédiments soient contaminés ou non, les frayères pourraient se trouver gravement affectées par la construction dans le tracé proposé. Elle a soutenu que l'effet négatif sur le frai de la dérive de sédiments libérés par le dynamitage n'avait pas été abordé de façon appropriée par TransCanada au cours de l'audience.

M. McReynolds et d'autres intervenants ont avancé que puisque l'on avait trouvé des boues contaminées dans la voie principale de navigation, il serait raisonnable de présumer une contamination similaire du côté canadien du fleuve Saint-Laurent, bien qu'il reste encore à procéder à un échantillonnage du chenal Bateau et de la voie médiane canadienne. La préoccupation générale reposait

sur l'impression que la preuve présentée par TransCanada à l'égard des sédiments fluviaux et des contaminants connexes était biaisée et inadéquate.

Opinion de l'Office

L'Office relève que TransCanada, pour en arriver à sa conclusion que la construction ne soulevait pas de possibilité notable de perturbation ou de diffusion de sédiments contaminés, s'était appuyée sur un nombre limité d'études, notamment une analyse restreinte du frai de l'achigan (effectuée par Beak) et des données recueillies sur la voie principale de navigation. L'Office se préoccupe de l'absence de données plus complètes sur la qualité des sédiments pour examen lors de l'audience.

6.2 Questions socio-économiques et d'utilisation des terres

6.2.1 Avantages socio-économiques

TransCanada a déclaré dans son témoignage que le projet du prolongement de Gananoque entraînerait des avantages considérables pour le Canada, l'Ontario et les cantons (ceux de Pittsburgh, de l'île Howe et de l'île Wolfe). TransCanada a précisé que la vente et la livraison de gaz de l'Ouest canadien produirait des recettes qui resteraient au Canada et stimuleraient les économies de l'Ontario et du Canada. Selon TransCanada, la construction du prolongement de Gananoque au coût de 29,6 millions $ CAN créera des avantages pour les économies locales, par l'emploi de main-d'oeuvre locale et une hausse des achats de biens et services pendant la construction du pipeline. TransCanada a indiqué que du personnel de construction et des inspecteurs utiliseraient des hôtels, motels, terrains de camping, restaurants et autres services locaux, pour une utilisation plus élevée que la normale de ces installations. Elle a ajouté qu'elle achèterait en Ontario la plupart des matériaux destinés à la construction du pipeline.

Après la construction du prolongement de Gananoque, TransCanada paierait annuellement des taxes aux cantons de Pittsburgh, de l'île Howe et de l'île Wolfe, ainsi que des versements accrus aux gouvernements fédéral et provincial. TransCanada a déclaré que la construction et l'exploitation des installations visées par la demande entraîneraient des avantages économiques nets pour l'économie locale. Pour en arriver à cette conclusion, TransCanada a reconnu qu'elle n'avait effectué aucune étude économique ou analyse des avantages nets, se fondant plutôt sur son expérience de la construction d'autres pipelines au Canada.

Plusieurs intervenants ont soutenu que les avantages pour le Canada de la vente de gaz à Niagara Mohawk seraient les mêmes quel que soit le point d'exportation. R.G. Deeley a avancé que les perspectives d'approvisionnement de clients du canton de Pittsburgh avec du gaz du prolongement de Gananoque étaient négligeables. Il a également soutenu que la possibilité d'offrir un tel approvisionnement n'avait joué aucun rôle dans le processus de sélection du tracé.

Plusieurs intervenants ont affirmé que les Milles-Îles apportaient une contribution considérable à l'économie de l'Est ontarien. Selon eux, la construction du prolongement de Gananoque pourrait au mieux ne créer que quelques possibilités d'emploi à court terme dans les collectivités locales. De plus, J.T. Ellerton et d'autres intervenants ont souligné que des entrepreneurs des États-Unis pourraient obtenir le contrat de construction du pipeline. Selon B. Hogan, la possibilité de dommages à l'industrie du tourisme et des loisirs pourrait bien compenser tout avantage économique éventuel. M. McReynolds

et d'autres intervenants ont relevé que la construction se déroulerait à un moment de l'année où les établissements d'hébergement affichent complet et que sur ce plan, le projet n'apporterait pas de gain net à l'économie locale. Ils ont ajouté que sur les îles Howe et Wolfe, les travailleurs de la construction auraient accès à peu de services commerciaux, ce qui présenterait donc des avantages limités ou inexistants pour ces collectivités.

TransCanada a déclaré que si l'on construisait le prolongement de Gananoque, les recettes fiscales augmenteraient respectivement de 0,5, 1,0 et 4,7 p. 100 pour les cantons de Pittsburgh, de l'île Howe et de l'île Wolfe. Selon nombre d'intervenants, les recettes fiscales que les trois cantons obtiendraient de TransCanada seraient insignifiantes. G.E. Bisaillon a déclaré dans son témoignage que dans le cas du canton de Pittsburgh, la construction du pipeline ferait perdre environ 20 ha de terres[1] et peut-être des centaines de milliers de dollars d'éventuelles recettes fiscales. Selon G.E. Bisaillon, la construction du prolongement de Gananoque apporterait au canton de Pittsburgh des recettes annuelles d'environ 26 400 $; cependant, si les mêmes 20 ha connaissaient un aménagement résidentiel, ils pourraient produire annuellement des taxes foncières de 100 000 à 125 000 $. Il a ajouté que si une partie des terres recevait un zonage industriel, les recettes fiscales seraient encore plus élevées. G.E. Bisaillon a ajouté que des recettes découlant de la construction n'apporteraient que des avantages temporaires au cours de cette période, sans avantages à long terme pour les économies locales.

Selon plusieurs intervenants, la possibilité de pertes de revenus touristiques et les difficultés imposées à l'infrastructure locale et à des installations connexes pourraient annuler tout avantage susceptible de découler du prolongement de Gananoque.

Opinion de l'Office

L'Office reconnaît que des producteurs tireraient des recettes considérables de la vente par TransCanada de gaz naturel à Niagara Mohawk et que la construction du prolongement de Gananoque pourrait entraîner certaines retombées économiques positives pour l'Ontario, notamment au chapitre de l'emploi pendant la construction. Toutefois, compte tenu de la disponibilité limitée des services au cours de la saison touristique estivale, l'Office n'a pas été convaincu par l'argument de TransCanada à l'effet que la construction produirait d'importants avantages locaux. L'Office se range du point de vue de G.E. Bisaillon et d'autres intervenants, qui ont déclaré que le projet produirait des recettes fiscales locales relativement peu élevées. L'Office est d'avis que si la tendance actuelle d'un passage de l'utilisation agricole à l'utilisation résidentielle se maintient, la présence d'une emprise de pipeline pourrait nuire à un aménagement plus poussé. L'Office estime que l'influence négative sur l'aménagement résidentiel qu'exercerait la création d'une emprise pour ce projet pourrait entraîner une baisse des éventuelles recettes fiscales. L'Office relève également que l'on n'a présenté aucune étude économique démontrant que la construction du prolongement de Gananoque aurait une incidence positive à court terme sur l'économie locale.

---

[1] Superficie correspondant à l'emprise de 20 m dans le canton de Pittsburgh.

6.2.2 Tourisme et loisirs

TransCanada a reconnu que des activités de construction pourraient créer des inconvénients à court terme pour les résidents et les touristes et qu'elles nuiraient à un certain degré à des activités de loisirs comme la pêche sportive, la navigation et la natation. De plus, TransCanada était d'avis qu'il était impossible de mesurer l'incidence possible de la construction proposée sur le tourisme. Toutefois, elle soutenait qu'il était inconcevable que le degré de perturbation associé au projet proposé exerce une incidence durable quelconque sur le tourisme dans la région de Kingston.

TransCanada a souligné que les travaux à l'intérieur de la zone de construction, qui englobe une petite proportion de l'ensemble de la zone autour des îles Howe et Wolfe, n'entraîneraient pas de perturbation majeure des activités de pêche sportive. TransCanada a ajouté que son engagement à minimiser la durée de construction dans l'eau et son intention de publiciser le calendrier et l'emplacement du projet limiteraient l'incidence de la construction sur la navigation de plaisance et la pêche. TransCanada prévoyait que ses engagements auprès du CCPO règleraient tout problème lié à l'incidence de la construction sur la pêche sportive.

TransCanada a déclaré que si l'on arrivait à prouver que la construction du pipeline aurait un effet négatif permanent sur le tourisme et les loisirs, elle envisagerait de financer une campagne publicitaire pour faire revenir les touristes dans la région. Niagara Mohawk a soutenu l'opinion de TransCanada, à l'effet que la construction des installations aurait une incidence minime sur l'industrie touristique locale. Elle a ajouté que puisque la construction serait terminée en une saison, on pouvait prévoir le retour des touristes dans la région les années suivantes.

Plusieurs intervenants ont déclaré pouvoir difficilement accepter qu'il n'y aurait aucun effet négatif sur le tourisme et les loisirs, en particulier pour la pêche sportive, la navigation, la natation et autres activités aquatiques. Selon eux, beaucoup de gens perçoivent la région dans son ensemble comme un parc international unique englobant ce qui représente peut-être le plus grand centre de loisirs touristiques d'eau douce au monde. La saison touristique se concentre dans une période de 90 jours, de la mi-juin à la mi-septembre, qui coïncide avec la majeure partie des activités de construction proposées. Selon le Canton de l'île Howe, toute activité touristique liée à l'eau dans un rayon d'un demi-mille du chantier pourrait être perturbée.

K. Keyes a avancé que le tourisme reste en croissance dans la région de Kingston et qu'il est important non seulement pour l'économie de Kingston, mais aussi pour l'économie de l'Est ontarien. M. Keyes a déclaré qu'à l'échelle régionale, le tourisme est une industrie de 815 millions $, qui crée chaque année autour de 55 000 emplois. Localement, il s'agit d'une industrie de 100 millions $, avec environ 6 000 emplois.

Plusieurs intervenants étaient d'avis que l'empressement de TransCanada à financer une campagne publicitaire pour faire revenir les touristes dans la région ne compenserait en rien l'incidence négative sur les petites entreprises, dont certaines pourraient ne pas survivre à une mauvaise année.

Opinion de l'Office

L'Office croit que la preuve déposée est insuffisante pour lui permettre d'évaluer dans leur entier les effets à court terme que la construction du prolongement de Gananoque aurait sur le tourisme et les loisirs dans la région de Kingston et des Milles-Îles.

Toutefois, l'Office est d'avis que la preuve déposée n'indique pas que le projet de construction pipelinière aurait d'importants effets à long terme sur le tourisme et les loisirs.

6.2.3 Santé et sécurité publiques

De l'avis de TransCanada et Niagara Mohawk, aucune preuve d'expert-conseil n'a été déposée à l'effet que le pipeline présenterait un risque pour la santé. TransCanada a souligné que l'Office avait approuvé ses techniques et pratiques normalisées de construction. TransCanada a déclaré qu'il ne s'était jamais présenté de cas de blessure grave ou de décès d'un propriétaire résidant le long de son réseau pipelinier. Elle a de plus soutenu que les propriétaires fonciers n'avaient produit aucune preuve à l'appui de leur prétention que l'exploitation du pipeline pourrait entraîner d'importants risques pour la sécurité. TransCanada a décrit sommairement plusieurs de ses techniques routinières de sécurité, comme l'inspection hebdomadaire par hélicoptère du tracé du pipeline, des inspections terrestres annuelles du tracé et des recherches annuelles pour déceler les fuites et la corrosion. En bref, TransCanada était d'avis que le pipeline n'aurait aucun effet négatif sur la santé et la sécurité des résidents.

Plusieurs intervenants, notamment le canton de l'île Howe, s'opposaient à l'opinion de TransCanada à l'effet que la construction et l'exploitation du projet proposé ne poseraient pas de risque à la santé et la sécurité publiques.

P.D. Beseau a déclaré que l'on ne devrait pas construire de pipeline dans des régions trop isolées pour permettre une évacuation rapide. Il a souligné que même si TransCanada a déclaré qu'il n'y avait pas eu de blessure grave ou de décès chez les propriétaires fonciers, d'autres parties avaient été victimes de blessures graves ou de décès, les entrepreneurs par exemple. Une question qui préoccupait particulièrement quelques intervenants était le risque d'une fuite de gaz dans la canalisation sous-marine au cours de la période d'exploitation d'hiver du traversier dans le chenal Bateau. Ils ont indiqué que les brûleurs au propane du traversier de l'île Howe pourraient allumer la fuite de gaz.

Joe McReynolds a exprimé l'opinion que certains ont une peur réelle du gaz naturel et que même si cette peur est en partie injustifiée, elle demeure réelle et affecte la perception individuelle. K.W. Lawless a déclaré qu'en fonction de la proximité d'une personne par rapport à une canalisation de gaz, la possibilité d'une explosion pourrait créer beaucoup d'angoisse. D. Munroe a déclaré que pour beaucoup d'intervenants, la présence d'un gazoduc aurait un effet psychologique négatif, comme en témoignait le degré élevé d'opposition du public.

Opinion de l'Office

L'Office comprend les préoccupations exprimées par des intervenants sur la question de la santé et la sécurité publiques. Cependant, l'Office croit que la construction et l'exploitation du pipeline proposé ne présenteraient aucun risque d'importance pour la santé et la sécurité publiques. Un incident reste toujours possible, mais selon l'Office, la probabilité d'un tel incident est très faible, compte tenu des normes internes et externes qui régissent l'industrie pipelinière. De plus, les engagements acceptés par TransCanada et les conditions qui accompagneraient une autorisation par l'Office d'un projet de ce type offriraient des garanties adéquates. L'Office juge que le risque lié à

la vie à proximité d'un pipeline est faible et il n'a pas été convaincu que son opinion sur ce plan devrait différer à l'égard du prolongement de Gananoque.

6.2.4 Qualité de vie

Selon TransCanada, les questions de qualité de vie soulevées lors de l'audience peuvent se répartir en aspects physiques et psychologiques. Sur le plan des aspects physiques de la qualité de vie, TransCanada a avancé que les installations visées par la demande n'auraient pas d'incidence plus grave que les inconvénients temporaires liés à la construction. À part des restrictions mineures sur l'utilisation de l'emprise, TransCanada estimait que les résidents pourraient jouir de leurs terres, de l'eau et de toute la zone comme si le pipeline n'existait pas. TransCanada a ajouté que l'utilisation agricole de l'emprise resterait inchangée. En bref, TransCanada ne prévoyait aucune incidence notable sur la jouissance de la propriété privée et même si quelques propriétaires allaient être affectés, TransCanada estimait qu'un paiement pour l'utilisation de l'emprise compenserait toute forme d'inconvénient.

TransCanada a indiqué que l'aspect psychologique de la qualité de vie est généralement plus difficile à évaluer, mais a reconnu que la période de construction causerait certains inconvénients psychologiques temporaires. Selon TransCanada, ces inconvénients ne devraient pas représenter un motif équitable de refus d'un certificat pour les installations visées par la demande.

D'après TransCanada, une fois le pipeline enfoui, on oublie vite sa présence, rappelée seulement à l'occasion par des affiches. TransCanada avait de la difficulté à comprendre comment un tuyau dans le sol pouvait causer une angoisse considérable. TransCanada a ajouté qu'il semblait exister une peur déraisonnable du risque possible associé à l'exploitation du gazoduc.

TransCanada a déclaré que les intervenants avaient exposé leurs préoccupations en toute légitimité, mais qu'elle était d'avis que ces préoccupations avaient été réglées adéquatement, ou qu'elles le seraient. Selon TransCanada, aucun élément de la preuve présentée ne soutenait les prétentions des intervenants à l'effet que leur qualité de vie serait affectée négativement.

Niagara Mohawk a déclaré que TransCanada avait convenu de minimiser dans la mesure du possible les inconvénients que causerait au public la construction du prolongement de Gananoque. Elle croyait que la mise en oeuvre appropriée de mesures correctrices éliminerait les incidences à long terme, à l'exception de certains aspects visuels découlant de l'abattage d'arbres et de l'entretien de l'emprise. Selon Niagara Mohawk, les nombreux engagements acceptés par TransCanada témoignaient de sa préoccupation et de son engagement véritable à l'endroit du maintien de la qualité de vie dont jouit la région.

Plusieurs intervenants, dont I. Meaglier, ont avancé qu'une emprise de 20 m de largeur traversant des zones boisées, y compris les rives, aurait une incidence visuelle à long terme sur la beauté naturelle des Milles-Îles et constituerait un rappel constant des changements apportés. La réduction du nombre de grands arbres et la perte d'aires riveraines constitueraient des effets à long terme. Les grandes affiches et la station de comptage clôturée auraient une présence très visible. I. Meagher a également souligné que la perte d'arbres près de la rive pourrait accélérer l'érosion.

Plusieurs intervenants ont contesté la déclaration de TransCanada à l'effet que l'utilisation des terres à l'intérieur de l'emprise ne serait assujettie qu'a des restrictions mineures. Selon eux, en fonction des

plans futurs visant une propriété quelconque, l'emprise d'un pipeline pourrait nuire sérieusement à des projets d'aménagement.

P. Chesney et d'autres intervenants se préoccupaient de la possibilité de production de poussière et de bruit tout au long de la période de construction. Ils ont affirmé que la construction se déroulerait au cours de la période la plus occupée pour le tourisme, les loisirs et la fréquentation des chalets. J.T. Ellerton a décrit l'incidence négative qu'exercerait la poussière produite sur ses pommiers, en particulier pendant les périodes de floraison et de photosynthèse (soit de mai à septembre).

Le Canton de l'île Howe a contesté l'argument de TransCanada à l'effet que l'application de mesures d'atténuation appropriées pendant et après la construction ferait en grande partie oublier la présence du pipeline. Le Canton a déclaré qu'il n'oublierait pas la présence du pipeline et que l'endroit où il passerait serait évident.

K.W. Lawless s'est dit profondément inquiet que sa jouissance de sa propriété ne soit irrémédiablement gâchée et il a ajouté qu'il aurait toujours sous les yeux une bande coupée à blanc dans les broussailles et une affiche de TransCanada, deux sources constantes d'irritation. En ce qui a trait à la déclaration de TransCanada à l'effet que le tracé aurait certainement une incidence sur la jouissance de la propriété privée par certains propriétaires, mais que le paiement de l'emprise pourrait entièrement compenser cette incidence, plusieurs intervenants ont vigoureusement déclaré qu'une simple indemnité financière ne les pousserait pas à sacrifier une partie de leur terrain à l'emprise d'un pipeline et qu'elle ne compenserait pas leur perte de jouissance.

Opinion de l'Office

L'Office convient avec TransCanada que l'activité de construction ne causerait que des inconvénients temporaires aux résidents. L'Office est d'avis que même si le bruit et la poussière produits par la construction et l'accroissement d'ensemble de la présence de machinerie lourde et de la circulation peuvent avoir un effet négatif direct ou indirect sur la qualité de vie, il s'agirait d'un effet mineur.

L'Office éprouve beaucoup de difficulté à évaluer l'incidence psychologique, s'il en est une, d'une activité comme la construction et l'exploitation d'un gazoduc sur les propriétaires fonciers touchés. L'Office relève que contrairement aux résidents de bien d'autres régions au Canada où TransCanada et d'autres sociétés pipelinières exploitent des installations, les propriétaires fonciers qui seraient touchés par la construction du prolongement de Gananoque ont peu ou pas d'expérience de la construction et de l'exploitation d'un gazoduc. L'Office est d'avis que certaines des préoccupations soulevées à cet égard par les résidents locaux ne sont pas fondées et que l'incidence concrète sur leur qualité de vie pourrait s'avérer considérablement moins grave qu'ils ne le prévoient.

6.2.5 Valeurs foncières

TransCanada a déclaré que son expérience indiquait qu'un pipeline n'influe par beaucoup sur les valeurs foncières et qu'avec le versement d'une indemnité, certains propriétaires fonciers trouvent en fait positive la présence d'un pipeline sur leur propriété. Elle a précisé que plus de 80 p. 100 du tracé proposé traverserait des terres agricoles et qu'en conséquence, l'installation du pipeline n'entraînerait

pas de réduction notable des valeurs foncières. TransCanada a déclaré que dans ses relations avec quelque 7 000 propriétaires fonciers partout dans son réseau, la question d'une dévaluation ou d'un paiement inférieur à la juste valeur marchande à cause de la présence d'une emprise n'avait jamais été soulevée. Elle a indiqué qu'une dévaluation, si elle se produisait, ne toucherait qu'un pourcentage réduit des terrains visés par le tracé proposé. Selon TransCanada, l'installation d'un pipeline pourrait affecter le lotissement de propriétés en vue d'une vente future ou peut-être nuire à l'aménagement éventuel de propriétés riveraines. Dans les deux cas cependant, TransCanada a déclaré qu'elle verserait une indemnité adéquate aux parties touchées.

De l'avis de Niagara Mohawk, aucune preuve n'avait été produite à l'appui de la prétention des résidents que le projet entraînerait une dévaluation de leur propriété.

G.E. Bisaillon et d'autres estimaient que TransCanada se trompait en déclarant qu'aucune preuve n'avait été présentée pour prouver que les valeurs foncières seraient affectées. Selon ces intervenants, la présence d'une bande de 20 m de largeur de terrain dénudé, de clôtures et de valves industrielles, d'affiches signalant un danger et de vols fréquents d'hélicoptères serait perçue négativement par d'éventuels acheteurs. Cette présence aurait tendance à faire baisser la valeur des maisons, surtout si la période de vente correspondait à la période de construction. À l'appui de cette opinion, H.E. Hogan a cité l'Institut canadien des évaluateurs[1], qui déclare qu'une servitude d'entrée ou de sortie en faveur de parties autres que le propriétaire a tendance à réduire la valeur foncière. Il a également souligné que le guide de l'Institut précisait qu'une fois la servitude consentie, elle s'appliquait au terrain et les propriétaires subséquents devaient la respecter, ce qui touchait donc les droits à la propriété de la personne.

R. Moizer a avancé que la simple éventualité d'un pipeline pouvait exercer un effet négatif sur les valeurs foncières. Elle était également d'avis qu'un acheteur éventuel pouvant choisir entre deux terrains autrement semblables opterait probablement pour celui sans servitude.

TransCanada a cité à plusieurs reprises une étude de 1982, dans laquelle on concluait que l'installation d'un pipeline avait eu un effet négligeable sur la valeur de terres agricoles en Alberta. J. Josiak et d'autres intervenants ont affirmé que certaines différences entre les terrains visés par l'étude et ceux touchés dans le cas présent rendaient l'étude d'une pertinence douteuse. Ces intervenants ont souligné que l'étude albertaine regroupait les terrains en deux catégories de superficie, soit ceux de 49 à 69 ha et ceux de plus de 69 ha. Facteur encore plus important, l'étude excluait de l'analyse 10 p. 100 des terrains de chaque groupe, qui se vendaient à un prix très élevé par ha et se trouvaient très près de petits centres urbains. Selon J. Josiak, le prix élevé par acre et la proximité de petits centres urbains constituaient justement les principaux facteurs indiquant que les conclusions de cette étude ne s'appliquaient pas à la région de Kingston. Beaucoup d'intervenants ont souligné que sur les plans des caractéristiques physiques et de l'envergure des propriétés, il existait peu de points communs entre la région visée par l'étude et celle visée par la présente demande. Les intervenants ne connaissaient aucune étude foncière comparable qui aurait été effectuée dans la région de Kingston.

H.E. Hogan et d'autres intervenants ont déclaré que la plupart des terrains près du fleuve Saint-Laurent connaissaient une transition de l'utilisation agricole à l'utilisation résidentielle et qu'une emprise de

---

[1] L'Institut canadien des évaluateurs définit les normes d'évaluation foncière au Canada, publiées dans un guide.

pipeline constituerait un important facteur de dévaluation des propriétés connaissant une telle transition. Plusieurs intervenants ont indiqué que pour eux, un terrain traversé par un gazoduc avait une valeur moindre. S.B. Martin s'est opposée avec énergie à la déclaration de TransCanada disant qu'au besoin, cette dernière paierait la juste valeur marchande de tels terrains. Selon elle et d'autres intervenants, certaines personnes ressentent un attachement des plus profonds envers leur territoire et aucune indemnité financière ne pourrait compenser ou atténuer l'incidence d'un projet comme le prolongement de Gananoque.

Opinion de l'Office

L'Office n'est pas convaincu que TransCanada ait démontré de façon satisfaisante que la valeur des petites propriétés foncières traversées par le pipeline ou à sa proximité ne baisserait pas, en particulier dans les zones près des points d'arrivée à terre et des zones d'aménagement résidentiel établi et (ou) proposé. L'Office est d'avis que dans certains cas, une emprise de pipeline pourrait affecter les valeurs foncières. De manière générale, l'incidence serait proportionnellement plus marquée sur des terrains à vocation résidentielle ou récréative que sur des propriétés agricoles, en particulier sur des terrains désirés pour leurs qualités esthétiques ou non touchés par l'aménagement commercial ou industriel.

6.2.6 Infrastructure des collectivités

TransCanada a déclaré qu'en utilisant l'emprise pour obtenir accès aux chantiers de construction, elle minimiserait dans la mesure du possible l'incidence de la construction pipelinière sur le voies locales. TransCanada a précisé qu'àpres la construction, elle rétablirait toutes les voies à un niveau égal ou supérieur à celui d'avant la construction. Selon TransCanada, l'utilisation des voies locales ne semblait représenter un sujet de préoccupation que sur l'île Howe et dans la zone adjacente à Whitmount Estates.

TransCanada a déclaré que pour son accès aux îles Howe et Wolfe, elle utiliserait dans une certaine mesure les services de traversier et les quais établis. Elle a également déclaré que si elle devait utiliser les services de traversier pendant des activités liées à la construction, elle tenterait de limiter cette utilisation à l'extérieur des périodes de pointe, en s'assurant d'accorder la priorité aux résidents des îles Howe et Wolfe. Pour ce qui est de l'île Wolfe, TransCanada a déclaré qu'elle envisagerait l'utilisation d'un quai d'hiver et d'un traversier réservé ou de barges privées pour le transport du matériel et de la machinerie, pour ainsi limiter les déplacements de véhicules de construction dans la ville.

Le Canton de l'île Howe a déclaré que certaines voies de l'île qu'utiliseraient probablement les véhicules de construction se trouvaient dans une condition marginale. Bien que leur état puisse être jugé adéquat pour une utilisation ordinaire de la part des résidents, le Canton doutait que ces voies puissent accommoder la circulation lourde de la construction. De plus, des dommages en cours de construction causeraient des inconvénients aux résidents et les ressources limitées du Canton suffiraient difficilement à tenter de maintenir ces voies dans un état passable.

Le Canton de l'île Howe et d'autres intervenants ont exprimé une préoccupation à l'effet que puisque le service de traversier est utilisé à pleine capacité, TransCanada ne serait pas en mesure de limiter son utilisation à l'extérieur des heures de pointe ou d'assurer la priorité de passage aux résidents.

M. McReynolds a souligné que le calendrier de construction de TransCanada correspondrait à la période la plus occupée de l'année pour le traversier et que la pression supplémentaire découlant de la circulation liée à la construction entraîneraient des retards plus longs et des pannes probablement plus fréquentes. I. Meagher a déclaré que les collectivités des îles Howe et Wolfe dépendaient entièrement du service de traversier pour leur transport sur la terre ferme. Elle a fait ressortir une contradiction apparente quant à l'utilisation du service de traversier. D'un côté, TransCanada a déclaré qu'elle poursuivait les négociations avec les autorités compétentes afin d'obtenir la permission d'utiliser le traversier, alors que, de l'autre côté elle accepte une condition de l'Office obligeant à produire un plan détaillé de la façon dont elle éviterait d'utiliser les services locaux de traversier.

En ce qui a trait à la déclaration de TransCanada visant à limiter l'utilisation à l'extérieur des heures de pointe, G. et I. Metcalfe ont souligné que pour ne pas aggraver la situation pendant les heures de circulation intense, TransCanada serait forcée de limiter sa journée de travail à la période de 9 h 30 à 15 h. Selon eux, une période si courte serait impossible à respecter considérant les restrictions qu'imposerait un calendrier de construction chargé.

Opinion de l'Office

L'Office trouve approprié l'engagement de TransCanada à minimiser dans la mesure du possible l'incidence de la construction sur les voies locales. L'Office relève l'engagement de TransCanada à remettre en état toutes les voies dans une condition égale ou supérieure après la construction. De plus, dans le cas de Whitmount Estates, l'Office relève que TransCanada a accepté une éventuelle condition de certificat qui obligerait son entrepreneur à utiliser l'emprise, au lieu des voies du lotissement. L'Office reconnait certains mérites aux préoccupations des résidents envers l'incidence possible de la construction du pipeline sur l'utilisation du système de traversier. L'Office est d'avis que l'utilisation par TransCanada du service de traversier au cours de ses activités de construction pourrait perturber le service offert aux résidents. Toutefois, TransCanada était sensible aux préoccupations des intervenants et a offert plusieurs solutions. Si elle ne réussissait pas à apaiser ces préoccupations, TransCanada s'engagerait à utiliser un quai temporaire, avec remorqueurs et barges privés. L'Office juge donc que les engagements de TransCanada permettraient d'atténuer de façon acceptable toute perturbation au service de traversier.

6.2.7 Utilisation des terres

6.2.7.1 Propriétés résidentielles et lotissements

À l'issue de ses survols initiaux de la zone à l'étude, à la recherche d'un couloir acceptable, TransCanada a déclaré s'être efforcée d'éliminer les couloirs qui traversaient des zones aménagées. TransCanada a cependant précisé accorder plus d'importance à la disponibilité d'emplacements convenables d'arrivée à terre pour les croisements des divers chenaux du fleuve Saint-Laurent. TransCanada a également reconnu que dans le choix du couloir qu'elle propose pour le tracé général, elle n'avait pas envisagé les plans d'aménagement futur des propriétaires fonciers.

Une évaluation par TransCanada du point d'arrivée à terre proposé dans le canton de Pittsburgh (se trouvant entièrement sur la propriété de K.W. Lawless) révélait qu'il s'agissait de l'emplacement idéal pour traverser le chenal Bateau. TransCanada a ajouté que le point d'arrivée à terre sur l'île Howe par

le chenal Bateau semblait convenir, puisqu'une partie importante des environs immédiats n'avait pas encore été aménagée.

TransCanada a déclaré croire qu'elle pourrait minimiser l'incidence de la construction au point d'arrivée à terre dans le canton de Pittsburgh, en soutenant cependant qu'une discussion de mesures d'atténuation spécifiques devrait attendre l'étape du tracé détaillé. TransCanada croyait pouvoir protéger tous les terrains vendables et a indiqué qu'elle envisagerait l'option d'un forage dirigé afin de protéger la beauté visuelle des rives. TransCanada envisagerait également l'acquisition de cette propriété et d'autres propriétés au point d'arrivée, à leur juste valeur marchande.

Le tracé proposé passe à l'ouest du lotissement Whitmount Estates dans le canton de Pittsburgh et traverse le bout de l'extrémité est du lotissement Spithead Estates de l'île Howe (un lotissement dont TransCanada ignorait l'existence lors de son enquête préliminaire pour le choix du tracé). L'évaluation par TransCanada des possibilités de perturbation de ces lotissements l'a amenée à prévoir qu'il n'y aurait pas d'incidence importante. Dans le cas de Spithead Estates, TransCanada a souligné que la largeur du couloir proposé lui accordait suffisamment de latitude pour limiter l'envergure de la perturbation à la propriété de J.T. Ellerton, au point proposé d'arrivée au sol sur la rive nord de l'île Howe. Quant à Whitmount Estates, le couloir pipelinier y passe une certaine distance à l'ouest et TransCanada a avancé que les préoccupations des résidents à l'égard de leurs puits, de fissures dans leur fondation (à cause du dynamitage) et de la circulation lourde dans leurs rues se prêtaient toutes à des mesures d'atténuation.

En ce qui a trait à l'aménagement éventuel de propriétés sur les îles Howe et Wolfe, TransCanada était d'avis qu'à l'étape du tracé détaillé, elle pourrait répondre aux préoccupations de chaque propriétaire foncier, en acceptant certains engagements et certaines conditions qui minimiseraient l'incidence sur les plans d'avenir des propriétaires à l'égard de ces terrains.

Plusieurs intervenants ont déclaré que TransCanada n'aurait pas dû envisager un tracé qui traverse des propriétés et lotissements résidentiels. Selon eux, l'utilisation de propriétés riveraines à titre d'aires d'organisation des travaux et de point d'arrivée au sol aurait une importante incidence permanente sur l'utilisation et la valeur de ces terrains pour leur propriétaire. D'après S.B. Martin, le caractère unique du point d'arrivée proposé dans le canton de Pittsburgh aurait dû exclure toute possibilité d'y faire passer le pipeline.

Quelques intervenants ont avancé qu'en choisissant les points d'arrivée au sol dans le canton de Pittsburgh et sur la rive nord de l'île Howe, TransCanada n'avait tenu aucun compte de la nature privée de ces terrains et des plans de leur propriétaire respectif pour leur aménagement.

Opinion de l'Office

L'Office comprend que TransCanada ne peut pas toujours éviter des zones et lotissements résidentiels dans la définition d'un tracé convenable, mais il constate avec inquiétude que TransCanada, pendant le choix du tracé, ne semblait pas réaliser que son tracé proposé passerait par le lotissement de Spithead Estates. La présence de ce lotissement n'a donc pas fait l'objet d'une évaluation appropriée au cours du processus de choix du tracé.

En ce qui a trait aux propriétés des points d'arrivée au sol le long du tracé proposé, l'Office se préoccupe de la possibilité qu'une emprise de pipeline puisse considérablement affecter la beauté des rives, dont la valeur provient en partie de leur aspect esthétique et de leur emplacement précis. L'opinion de l'Office exprimée à la section 6.1.5 relève d'autres préoccupations à l'égard des points d'arrivée au sol du tracé proposé.

Compte tenu de la largeur limitée du tracé général, en particulier le croisement proposé des îles Howe et Wolfe, l'Office n'accepte pas l'argument à l'effet que TransCanada pourrait répondre adéquatement aux préoccupations de chaque propriétaire foncier en reportant la discussion et le règlement de ces préoccupations sur l'utilisation des terres jusqu'à l'étape du tracé détaillé. L'Office estime que TransCanada aurait dû déployer des efforts plus larges afin de consulter de façon plus approfondie chacun des propriétaires fonciers sur leurs plans d'aménagement futur de leur propriété.

6.2.7.2 Doublement futur

TransCanada a indiqué qu'en toute probabilité, elle n'aurait jamais à construire une seconde canalisation adjacente au prolongement de Gananoque proposé. Pour des motifs bien fondés d'ingénierie et de coût, le pipeline proposé est de dimensions supérieures aux besoins actuels et il pourrait donc accommoder une croissance future considérable des volumes vendus. La capacité maximale de la canalisation proposée dépasserait de plusieurs fois les volumes actuellement visés par la licence d'exportation de WGML/TransCanada à Niagara Mohawk.

Quelques intervenants se demandaient si TransCanada reviendrait plus tard devant l'Office pour demander l'autorisation d'installer une seconde canalisation, se préoccupant surtout de l'éventualité d'une répétition des incidences relevées au cours de la présente audience.

Opinion de l'Office

L'Office est d'avis qu'avec la capacité théorique et le potentiel ultime du prolongement de Gananoque, l'éventualité d'un futur doublement pour accommoder la croissance du marché est des plus improbables.

6.2.8 Puits d'eau

Beak a préparé une évaluation de l'effet possible du dynamitage pendant la construction du prolongement de Gananoque sur la qualité et la production des puits d'eau. Se fondant sur les conclusions de Beak, TransCanada a prétendu que la possibilité de dommages aux puits liés à la construction et de diminution de la qualité de l'eau de ces puits était extrêmement minime. Le raisonnement de TransCanada était qu'un dynamitage d'envergure ne s'imposait pas et que l'impact du dynamitage ne se répandrait pas à plus de cinq mètres de l'emplacement, pour une incidence minime sur les puits d'eau. TransCanada avait l'intention de retenir les services d'un expert-conseil agréé en dynamitage pour la durée du projet de construction, qui serait chargé de conseiller et de suivre toutes les activités liées aux opérations de dynamitage. Dans un engagement auprès du CCPO, TransCanada a convenu d'effectuer un contrôle d'un échantillon représentatif de puits d'eau à 100 mètres ou moins de l'axe de la conduite dans le tracé proposé. Elle s'est également engagée à protéger l'ensemble des arrivées et approvisionnements d'eau et à prendre des mesures d'atténuation, par exemple

l'approvisionnement à partir de camions-citernes, afin de corriger toute perturbation temporaire ou permanente de l'approvisionnement en eau.

Pour ce qui est des puits riverains, TransCanada a avancé que la construction ne devrait causer que des problèmes mineurs et à court terme de turbidité et de sédimentation dans certains puits. TransCanada résoudrait tout problème de cette nature en remplaçant l'approvisionnement en eau au cours de la période de perturbation. TransCanada a conclu qu'une fois le pipeline installé, son entretien et son exploitation n'auraient aucun effet sur les puits ou la qualité de l'eau.

Plusieurs intervenants s'inquiétaient de la possibilité de dommages à leurs puits d'eau au cours de la phase de construction du projet. Selon eux, le dynamitage de tranchée pourrait avoir un effet permanent sur les puits. P. Chesney et d'autres intervenants ont indiqué dans leur témoignage que le forage de puits connaissait un faible taux de succès sur l'île Wolfe et qu'il y avait très peu d'eau potable disponible.

En ce qui a trait à l'évaluation par Beak de la qualité et de la production d'eau des puits, I. Meagher et d'autres intervenants se préoccupaient du fait que l'évaluation originale n'englobait pas certains puits situés dans le lotissement Whitmount Estates. I. Meagher se préoccupait également du fait que Beak n'avait apparemment pas tenu compte du nombre considérable de puits riverains ou de propriétés s'approvisionnant directement à partir de rivières dans le voisinage du tracé proposé.

Quant à la question du remplacement de l'approvisionnement en eau, le Canton de l'île Howe a souligné que TransCanada avait négligé d'indiquer en détail qui déciderait de la nécessité de remplacer l'approvisionnement. D'autres intervenants se limitaient à douter de l'utilité d'ensemble d'une étude qui n'avait pas identifié et répertorié de nombreux puits établis dans la zone à l'étude.

Opinion de l'Office

Devant la question du dynamitage et des puits d'eau, l'Office est d'avis qu'il existe à tout le moins une possibilité de perturbation mineure et temporaire de la quantité et de la qualité de l'approvisionnement en eau. Cependant, l'Office estime que la preuve présentée n'appuyait pas de façon concluante l'argument que certains puits subiraient probablement des dommages permanents.

Les mesures normales d'atténuation de TransCanada, notamment le strict respect de certaines exigences relatives au dynamitage, ont de manière générale permis d'éviter tout dommage sérieux ou durable aux puits d'eau lors de projets antérieurs de TransCanada approuvés par l'Office. L'Office relève qu'un engagement de TransCanada auprès du CCPO obligerait la société à contrôler un échantillon représentatif de puits d'eau à 100 mètres ou moins de l'axe central de la conduite proposée, sur les plans de la qualité comme de la quantité. L'Office relève également que TransCanada s'est engagée à protéger les arrivées et approvisionnements d'eau.

Toutefois, même si TransCanada est d'avis qu'il n'y aurait que des incidences mineures à court terme sur l'approvisionnement en eau, l'Office conserve une certaine préoccupation devant la déclaration de TransCanada, à l'effet qu'elle fournirait en permanence d'autres sources d'eau si l'approvisionnement actuel était irrémédiablement compromis. L'Office n'a pas été convaincu que la construction des

installations visées par la demande pourrait causer des dommages permanents aux puits d'eau, mais il ne considère pas qu'un approvisionnement perpétuel en eau potable par camion-citerne représente une solution pratique à long terme si de tels dommages devaient effectivement survenir.

6.3 Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario

TransCanada a indiqué que le CCPO avait participé à un processus suivi de consultation et de négociation avec la société, afin de définir et résoudre certaines questions relevant de la compétence provinciale. À l'issue de cette démarche, le CCPO a proposé à TransCanada seize engagements (annexe IV) en vue d'apaiser les préoccupations de l'Ontario. Il y avait notamment des engagements sur un calendrier précis, par exemple des fenêtres de synchronisation pour la construction dans l'eau, le contrôle de puits d'eau et la production d'avis aux autorités provinciales. TransCanada a souligné que ses engagements auprès du CCPO assureraient la mise en oeuvre de toute mesure d'atténuation nécessaire et que la supervision du MOE et du MRN assureraient la protection de l'environnement.

Plusieurs intervenants estimaient que les engagements auprès du CCPO n'offraient aucune garantie d'une protection adéquate de l'environnement. De plus, les KFN ont avancé qu'il serait impossible d'appliquer des mesures d'atténuation à certains endroits le long du tracé.

Opinion de l'Office

L'Office est d'avis que les engagements auprès du CCPO, s'ils sont bien respectés, offriraient un degré élevé de protection environnementale dans les domaines qu'ils abordent. L'Office souligne qu'il effectuerait sa propre inspection environnementale de la construction, afin de s'assurer du respect intégral des engagements de TransCanada auprès du CCPO et de toute autre modalité ou condition prévue au certificat. Toutefois, l'Office estime que certains éléments du tracé proposé se prêtent mal à des mesures d'atténuation. Ainsi, les engagements auprès du CCPO n'atténueraient pas l'incidence visuelle de l'abattage d'arbres, en particulier aux points d'arrivée à terre. De plus, l'Office relève que les engagements auprès du CCPO ne visent pas l'atténuation de nombre des incidences du tracé proposé sur les facteurs socio-économiques et l'utilisation des terres.

Chapitre 7
Ingénierie

7.1 Pertinence de la conception

7.1.1 Installations

Les installations proposées par TransCanada consistent en un pipeline de 406 mm, partant de la station de compression 142 de sa canalisation principale jusqu'à un point situé 25,2 km plus loin à la frontière canado-américaine, dans le fleuve Saint-Laurent, au sud de l'extrémité est de l'île Wolfe. La proposition de TransCanada vise également l'installation d'une station de comptage à l'extrémité est de l'île Wolfe.

TransCanada a indiqué avoir besoin d'une conduite du diamètre proposé pour les raisons suivantes :

(i) transporter les volumes proposés et accommoder une éventuelle croissance;

(ii) conserver une certaine souplesse opérationnelle et éviter des installations supplémentaires pour la canalisation Montréal et le raccourci de North Bay;

(iii) pouvoir accommoder d'éventuelles hausses de pression de livraison, et

(iv) correspondre aux dimensions de conduite du pipeline en aval.

TransCanada a indiqué qu'en 1991-1992, en situation de pointe d'hiver le jour avec la perte d'un compresseur à la station de compression 1217, la pression d'admission au prolongement de Gananoque s'établirait à 5457 kPa (791,5 lb/po^2) et la conduite aurait une capacité de 4,97 10^6 m^3/j (175,4 10^6 pi^3/j). TransCanada a également indiqué que la pression contractuelle de livraison était de 4 000 kPa (580,2 lb/po^2), mais que si l'on portait la pression d'admission à la pression maximale de service admissible de 6450 kPa (935,5 lb/po^2), la capacité atteindrait 7,98 10^6 m^3/j (281,7 10^6 pi^3/j). TransCanada a précisé que dans les mêmes conditions de livraison, une conduite de 273,1 mm suffirait au transport du volume théorique de 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j). Cependant, afin de garantir la pression d'admission de 6450 kPa (935,5 lb/po^2) sans limiter l'exploitation ou l'efficacité de la canalisation Montréal, il faudrait installer à la station de compression 142 un compresseur de 0,9 MW (1206,4 hp), au coût de 4,6 millions $.

Niagara Mohawk a apporté son appui au concept proposé de pipeline de TransCanada, indiquant qu'il se justifiait dans le contexte des estimations par Niagara Mohawk de la croissance future du marché et devant les craintes des résidents locaux que TransCanada doive éventuellement doubler le prolongement de Gananoque pour répondre à la demande future à l'exportation. Niagara Mohawk a déclaré que le coût modérément plus élevé d'une conduite de diamètre supérieur serait plus que compensé par les économies des frais de reprise des audiences et des travaux de construction et mesures de remise en état de TransCanada si une capacité supplémentaire devenait plus tard nécessaire. Niagara Mohawk a déclaré que la conception correspondait à l'utilisation qu'elle visait à long terme pour les prolongements Gananoque et TransYork, soit un moyen de transporter jusqu'à

trois fois le volume de gaz visé par la licence d'exportation par cette canalisation. Niagara Mohawk a également ajouté que l'installation de la conduite de 406 mm entraînerait une capacité de prise de 4 249 10^3 m^3/j (150 10^6 pi^3/j) dans sa région nord.

L'ASPIC a déclaré qu'elle réalisait les avantages environnementaux et financiers d'avoir recours a un seul programme de construction pour le croisement proposé du fleuve Saint-Laurent, mais que TransCanada n'avait pas démontré de façon appropriée l'existence d'une demande future du marché justifiant la capacité supplémentaire. De plus, l'ASPIC a déclaré que le simple fait que les installations visées par la demande aient été conçues pour accommoder d'éventuels volumes en sus de la demande initiale de service de Niagara Mohawk représentait une bien faible justification pour des installations d'une capacité exagérée. L'ASPIC a également souligné que les installations proposées en aval ne seraient pas en mesure de prendre livraison de la capacité inutilisée du prolongement de Gananoque.

La position de l'ASPIC était qu'elle ne pouvait pas appuyer une expansion d'installations dont la conception visait à accommoder cinq fois plus de gaz que les besoins démontrés.

G.P. Arsenault a mentionné qu'une conduite de 323,9 mm serait marginalement satisfaisante pour le volume visé par la licence d'exportation de gaz et qu'une conduite de 355,6 mm aurait une capacité plus qu'adéquate. Il a déclaré que le réseau de TransCanada ne possédait pas une capacité suffisante en amont du prolongement de Gananoque pour livrer à Niagara Mohawk en service garanti du gaz en sus des volumes contractuels. Il a ajouté que Niagara Mohawk n'avait encore rien planifié au-delà de l'étape des 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) et que les futurs débouchés pourraient ne jamais se concrétiser.

Opinion de l'Office

Bien que la capacité de la conduite de 355,6 mm proposée par G.P. Arsenault puisse mieux correspondre au potentiel de croissance du marché de Niagara Mohawk, ce diamètre n'est pas généralement considéré standard dans l'industrie pipelinière. Par conséquent, si TransCanada utilisait une conduite de 355,6 mm, elle devrait se procurer des raccords spéciaux, ce qui pourrait annuler une partie des économies de construction d'une conduite plus petite. Pour ce qui est des préoccupations soulevées par l'ASPIC et d'autres intervenants, l'Office est d'avis qu'en raison des difficultés que pose le croisement du fleuve Saint Laurent et du fait que les frais supplémentaires de construction de cette capacité de réserve ne sont pas exagérés, la conception d'une conduite de 406 mm représente un choix prudent pour ce projet particulier.

7.1.2 Sécurité

Dans sa demande initiale, TransCanada avait indiqué qu'elle utiliserait des conduites de catégories 1 et 3 pour le gazoduc. En cours d'audience, TransCanada a modifié sa conception et décidé de construire les installations visées par la demande avec des conduites de catégorie 3 exclusivement, afin d'éviter des interruptions de service s'il devenait nécessaire d'accroître le service à cause de la croissance démographique le long de la canalisation. TransCanada a également souligné n'avoir jamais connu de défaillance sur son réseau avec des canalisations de catégorie 3. TransCanada a déclaré que la construction du gazoduc se conformerait aux exigences du Règlement sur les pipelines terrestres («Règlement») et qu'il respecterait donc toutes les normes pertinentes de l'ACNOR. TransCanada a précisé avoir l'habitude d'installer des vannes de canalisation principale des deux côtés de croisements de cours d'eau important, mais qu'elle ne prévoyait que deux ou trois vannes dans ce cas, au lieu des

cinq qu'elle installerait normalement. Au moment de l'audience, TransCanada a déclaré qu'elle installerait une vanne dans le canton de Pittsburgh, une sur l'île Wolfe et peut-être une troisième sur l'île Howe.

K.W. Lawless a mentionné que des normes représentaient des exigences minimales et qu'il était rare qu'une société ou un fabricant surpasse les normes de beaucoup. Bien que TransCanada n'ait pas choisi l'emplacement définitif de ses vannes, P. Chesney a questionné TransCanada sur le caractère adéquat de l'espacement de ses vannes d'arrêt.

Opinion de l'Office

L'Office estime que les mesures de sécurité sont adéquates lorsque la conception, la construction et l'exploitation d'un pipeline se conforment au Règlement. L'Office relève que TransCanada a décidé de construire le pipeline sur une bonne partie du tracé proposé, du prolongement de Gananoque avec des conduites de catégorie 3, à la paroi plus épaisse que les conduites de catégorie 1 exigées par le Règlement. Si l'Office accorde un certificat au prolongement de Gananoque, il exigerait probablement de TransCanada qu'elle justifie avant le début des travaux l'utilisation générale des conduites plus dispendieuses de catégorie 3. En ce qui a trait à l'espacement des vannes de canalisation principale, l'Office constate que le Règlement ne prévoit pas d'espacement minimal pour les emplacements de catégorie 1.

7.2 Options techniques de croisement fluvial

La conception proposée par TransCanada pour le croisement du chenal Bateau et de la voie médiane canadienne exigerait l'installation du pipeline dans une tranchée, de la zone riveraine jusqu'à une profondeur de cinq mètres sous l'eau. À partir de cette profondeur, les conduites reposeraient sur le lit du fleuve jusqu'à ce qu'elles remontent à la profondeur de cinq mètres sur la rive opposée, pour être enfouies à nouveau. TransCanada a déclaré que le risque de dommage au pipeline par l'ancre d'un navire était très minime, car ces chenaux n'étaient pas régulièrement empruntés par des navires commerciaux avec une ancre assez grosse pour endommager le pipeline. Au moment de l'audience, TransCanada n'avait pas obtenu l'autorisation du ministre des Transports, conformément à l'article 108 de la Loi, de construire son pipeline à travers ces chenaux.

TransCanada a déclaré que les navires empruntant la voie principale de navigation étaient relativement grands et qu'ils avaient de lourdes ancres qui pourraient endommager le pipeline si l'on devait les lâcher directement sur le pipeline (enfoui ou non). Toutefois, si le lit fluvial était composé de roc ou de moraine, les ancres n'accrocheraient pas en traînant au fond. La conception originale de ce croisement par TransCanada prévoyait la pose de la conduite au fond, qui aurait été recouverte d'une berme de trois mètres. Toutefois, à la demande de la Voie maritime, on a plutôt adopté une conception prévoyant l'enfouissement de la conduite dans une tranchée de trois mètres.

TransCanada a précisé dans sa demande qu'elle envisageait avoir recours au forage dirigé pour traverser le chenal Bateau. En réponse à une demande de l'Office, TransCanada a présenté plusieurs analyses de faisabilité sur diverses techniques de construction à divers emplacements de croisement fluvial possible. Ces analyses révélaient que le forage dirigé était possible techniquement à quelques emplacements. Les analyses suggéraient également que cette technique pouvait servir à traverser un chenal complet ou seulement les zones d'arrivée à terre et à proximité des rives.

TransCanada se préoccupait de la présence de roc le long du tracé et de la présence éventuelle de couches morainiques. De l'avis de TransCanada, le forage dirigé à travers une moraine est déconseillé, car la tige de forage peut heurter un rocher et dévier de son trajet. Au moment de la production de la demande, on possédait très peu de données sur la condition du sol dans le lit fluvial près des croisements proposés. TransCanada a refusé de s'engager à effectuer un forage dirigé avant que l'on ait effectué des analyses géotechniques détaillées et que l'on connaisse la condition du sol. TransCanada a également suggéré de n'utiliser le forage dirigé que s'il se justifiait par de solides motifs environnementaux.

TransCanada s'inquiétait également de la possibilité que la tige de forage dévie de son trajet, pour émerger à un endroit imprévu. C'est pourquoi la société a avancé qu'il fallait une aire de travail adéquate aux deux points d'arrivée à terre pour garder comme option de secours des techniques classiques d'excavation afin de compléter le croisement.

Niagara Mohawk appuyait la position de TransCanada à cet égard, ajoutant qu'elle étudiait la possibilité d'avoir recours au forage dirigé au point d'arrivée à terre du côté américain du fleuve Saint-Laurent. Niagara Mohawk a avancé que la viabilité du tracé proposé ne devrait pas dépendre de la faisabilité d'un forage dirigé des croisements fluviaux et que la construction du pipeline aurait une incidence environnementale minime et temporaire.

Quelques intervenants favorisaient le forage dirigé, à titre de solution à leurs préoccupations sur les incidences esthétiques, visuelles, humaines et environnementales du pipeline aux points d'arrivée à terre et près des zones riveraines. K.W. Lawless a indiqué qu'il s'opposerait moins au pipeline si l'on conservait les arbres sur son terrain riverain et si sa vue n'était pas obstruée par une affiche. P. Chesney doutait que TransCanada envisage sérieusement un forage dirigé, à cause du coût de cette technique et de son impression d'absence de préoccupation environnementale de la part de TransCanada. J.T. Ellerton critiquait l'absence d'études géotechniques détaillées afin de déterminer la faisabilité d'un forage dirigé. Il se demandait également comment l'on pouvait prendre une décision sur un tracé lorsque d'importantes études environnementales et géotechniques ne seraient entreprises qu'après l'obtention d'un certificat. J.T. Ellerton s'inquiétait également de l'aptitude de TransCanada à réparer le pipeline une fois ce dernier installé.

Opinion de l'Office

L'Office se préoccupe du fait qu'avant la conclusion de l'audience, TransCanada n'avait pas encore fait confirmer par le ministre des Transports le caractère acceptable des croisements proposés du chenal Bateau et de la voie médiane canadienne. L'Office estime qu'un processus d'obtention d'autorisations réglementaires susceptible d'entraîner des changements considérables à la conception devrait être suffisamment avancé pour permettre à l'Office de déterminer le caractère raisonnable des estimations de coûts.

Pour ce qui est de la question du forage dirigé, l'Office relève les préoccupations de TransCanada, soit la forte probabilité, dans un sol morainique, que la tige de forage heurte un caillou et dévie de son trajet. L'Office relève également que TransCanada détenait très peu d'éléments de preuve à l'appui de son opinion que les croisements pourraient passer par une moraine caillouteuse. L'Office est sensible aux problèmes que peut poser un forage dirigé, mais il n'est pas convaincu que ces problèmes se

matérialiseraient ou qu'ils seraient insurmontables. L'Office est d'avis que même si la technique du forage dirigé peut ajouter au risque de la construction, il faut l'envisager sérieusement dans des situations où la présence de l'emprise au point d'arrivée à terre a un impact visuel considérable.

7.3 Lutte contre l'incendie

Quelques intervenants se préoccupaient de l'aptitude des services ambulanciers et des pompiers volontaires des îles à réagir adéquatement à une explosion ou un incendie de gaz. La position du Canton de l'île Howe était qu'afin de se préparer à une telle éventualité, il lui faudrait un camion d'incendie remis à neuf, quinze combinaisons protectrices de pointe et six nouveaux appareils respiratoires autonomes avec bonbonnes de rechange. Le Canton s'inquiétait de l'aptitude des véhicules d'urgence du canton de Pittsburgh et de Kingston à lui venir en aide, à cause des difficultés d'accès par traversier.

TransCanada avait comme position qu'un énorme incendie de pipeline au-delà des moyens actuels de lutte contre l'incendie dans les îles était facile à imaginer, mais que cette éventualité était à peu près impensable. Une explosion déclencherait automatiquement l'arrêt des vannes et la combustion presqu'instantanée de la fuite de gaz, sans autre complication. TransCanada a rejeté la demande de financement du Canton pour l'achat de nouveau matériel, en offrant cependant de dispenser une formation dans les techniques pour contenir les incendies de gaz naturel.

Opinion de l'Office

L'Office est d'avis que si l'on construit le prolongement de Gananoque, la possibilité d'un incendie alimenté par un bris ou une fuite d'importance dans le pipeline est extrêmement faible. L'Office fonde cette opinion sur le fait que très peu d'incidents de ce genre soient jamais survenus dans des pipelines réglementés par l'Office et sur le fait que l'on utilise aujourd'hui dans les pipelines des aciers beaucoup plus résistants à la fissuration qu'auparavant.

Le matériel et la formation des pompiers volontaires de l'île Howe pour la lutte contre un grave incendie de gaz naturel coûterait considérablement cher. Devant le risque extrêmement faible d'un grave incendie de gaz naturel, l'Office est d'avis que s'il accordait un certificat au prolongement de Gananoque, il serait déraisonnable d'assortir le certificat demandé d'une condition obligeant TransCanada à équiper et former les services locaux d'incendie pour lutter contre de tels incendies. De plus, dans l'éventualité improbable d'un important bris de conduite et d'un incendie de gaz, la fermeture des vannes de chaque côté du bris représenterait le moyen le plus efficace d'éteindre l'incendie. En cas de bris important, ces vannes se fermeraient automatiquement. L'Office reconnaît qu'avant qu'un incendie de pipeline s'éteigne, il pourrait se propager aux buissons ou maisons à proximité. Toutefois, l'Office souligne que le service d'incendie de l'île Howe est équipé pour affronter de telles situations.

7.4 Estimations de coûts

Le tableau 7-1 présente des estimations du total des coûts en immobilisations pour chacune des options de tracé étudiées par TransCanada, sauf dans le cas de l'option 2, à laquelle on a attribué un coût direct de pipeline de 31,6 millions $. Les estimations de TransCanada se fondaient sur des achats de matériaux ces dernières années et sur les frais d'implantation d'installations récemment complétées. Dans le cas des croisements fluviaux, l'estimation se fondait sur les études des tracés proposés réalisées par des experts conseils. Pour estimer le coût des croisements fluviaux des options 3A et 3B, TransCanada a présumé que leur coût serait similaire à celui de l'estimation originale pour l'option 3. Ce postulat tenait compte de facteurs de distance, d'exigences d'enfouissement et des frais associés à chaque point d'arrivée à terre au Canada.

Certains intervenants ont contesté le caractère raisonnable des estimations de coûts de TransCanada à l'égard des frais de construction terrestre des options 3, 3A et 3B et des frais de croisement fluvial des options 3A et 3B. C.G. Jackson et S.B. Martin estimaient de façon générale que les économies de construction terrestre attribuées par TransCanada à la distance accrue du tracé proposé n'étaient pas raisonnables et que l'on avait exagéré la différence des frais de construction terrestre par km entre ce tracé et ceux des options 3, 3A et 3B. R.G. Deeley et S.B. Martin n'acceptaient pas le postulat de TransCanada, à l'effet que le coût des croisements fluviaux des options 3A et 3B serait similaire à celui de l'estimation pour le croisement de l'option 3 originale, déterminé par C.B. Fairn & Associates («Fairn»), la société de conseil retenue par TransCanada pour la conception des croisements fluviaux. Selon S.B. Martin, une approche plus raisonnable consisterait à utiliser l'estimation par TransCanada du coût du croisement de la voie principale de navigation à titre de référence pour l'estimation du coût des options 3A et 3B. R.G. Deeley était d'avis qu'une comparaison détaillée du croisement de l'option 3A avec les croisements de la voie médiane canadienne et de la voie principale de navigation du tracé proposé révélait qu'à plusieurs égards, le croisement 3A comportait moins de difficultés. C.G. Jackson croyait que l'estimation du coût du croisement de la voie principale de navigation devrait être rajustée à la hausse, afin de rendre les estimations plus justes et équitables.

Opinion de l'Office

Sur le plan des coûts en immobilisations, l'Office s'inquiète du défaut par TransCanada de s'assurer avant la fin de l'audience que la conception du croisement de la voie médiane était acceptable pour le ministre des Transports. Comme on l'a déjà indiqué, l'Office est d'avis que toute préoccupation d'un autre organisme de réglementation susceptible d'entraîner des changements de conception ou des hausses de coûts considérables devrait être connue avant le début d'une audience visant un certificat.

Les estimations de coûts en immobilisations présentées par TransCanada sont raisonnables, compte tenu du niveau de précision de la conception. Toutefois, ce niveau de précision de la conception des tracés par TransCanada ne permet pas d'en arriver à une conclusion définitive sur la supériorité d'un tracé ou l'autre, au chapitre des coûts.

Tableau 7-1
Total des coûts en immobilisations
(En milliers de dollars)

Tracé	Proposé[6]	Opt. 1A[5]	Opt. 1B[5]	Opt. 3[6]	Opt. 3A[6]	Opt. 3B[6]
Canalisation principale au fleuve	4,850			4,970	4,100	3,300
Croisement fluvial						
1 - Chenal des navires	4,820			—	—	—
2 - Voie médiane	5,760			—	—	—
3 - Voie principale	1,4801			11,600[2]	9,265[3]	9,265[3]
Île Howe	1,065			—	—	—
Île Wolfe	7,630			—	—	—
Comptage	1,320	1,320	1,320	1,320	1,320	1,320
Coût direct	**26,925**	**23,223**	**28,227**	**17,890**	**14,685**	**13,885**
Éventualités	1,346	1,161	1,411	894	734	694
Total partiel	**28,271**	**24,384**	**29,638**	**18,784**	**15,419**	**14,579**
Frais généraux	85	73	89	56	46	44
Total partiel	**28,356**	**24,457**	**29,727**	**18,840**	**15,465**	**14,623**
PFUDC	1,276	1,101	1,338	848	696	658
Total coûts can. immob.	**29,632**	**25,558**	**31,065**	**19,688**	**16,161**	**15,281**
Croisement fluvial - voie princ. américaine	8,380			11,600[2]	9,250[3]	9,250[3]
Coûts terrestres américains	25,120[4]			38,750[4]	47,250[4]	47,250[4]
Total des coûts américains	**33,500**			**50,350**	**56,500**	**56,500**
TOTAL DES COÛTS	**63,132**			**70,038**	**72,661**	**71,781**

REMARQUES

.

*Tous les montants sont en milliers de dollars canadiens.

*Total des coûts directs et en immobilisations pour le tracé proposé cités dans la demande de révision.

*Coûts des croisements fluviaux des diverses options avec les diverses techniques de construction expliquées en détail dans les demandes de renseignements n^{os}8, 32 et 43 de l'Office.

*Coûts des croisements du chenal des navires et des voies médiane et pincipale pour le tracé proposé tirés des rapports Fairn et donnés en dollars de 1990.

1 Distance en eaux canadiennes établie à 0,3 km au fins de l'estimation.

2 Coût estimatif du croisement majoré en fonction de l'exigence d'enfouissemet de 10 pieds de la Voie maritime (à partir des différences de coût expliquées en détail dans le rapport Fairn pour le croisement de la voie principale du tracé proposé).

3 Coût estimatif du croisement presumé le même que celui de l'estimation originale de Fairn pour le croisement 4 (option 3, voie principale), à cause de la distance plus longue, des exigences d'enfouissement et des frais découlant du point canadien d'arrivée à terre. On présume également que la frontière se trouve au milieu de la voie.

4 Coûts américains fondés sur les plus récentes estimations de Niagara Mohawk

5 Coûts provenant de la réponse de TransCanada à la demande de renseignements n^{o} 43 de l'Office.

6 Coûts tirés de la pièce B-94 de TransCanada.

Chapitre 8
Faisabilité économique

Le paragraphe 52(c) de la Loi prévoit que dans l'examen d'une demande de certificat, l'Office peut tenir compte de la faisabilité économique du pipeline.

Niagara Mohawk a été la seule partie à présenter des arguments portent spécifiquement sur la faisabilité économique des installations visées par la demande.

Niagara Mohawk a rappelé que l'Office, dans ses Motifs de décision GH-5-89 (volume 1, Conception des droits et faisabilité économique), estimait que «la meilleure manière de déterminer la faisabilité économique d'une installation proposée est de déterminer dans quelle mesure on peut s'attendre à ce que ladite installation soit utile et exploitée pendant sa durée économique et dans quelle mesure il est probable que les montants reliés à la demande soient versés». L'Office avait également défini les critères qu'il croyait devoir évaluer pour ainsi déterminer la faisabilité économique. Niagara Mohawk a présenté des arguments à l'égard de chacun de ces critères, dans la mesure où selon elle ils s'appliquaient à la demande à l'étude.

(1) Preuve de la disponibilité d'un approvisionnement en gaz à long terme

Niagara Mohawk a relevé que dans l'étude de la demande de WGML/TransCanada visant une licence d'exportation à la suite de l'audience GH-1-89, l'Office avait conclu qu'il y aurait un approvisionnement en gaz adéquat à l'appui de la licence d'exportation pour la durée du contrat d'achat de gaz. Niagara Mohawk a avancé qu'avec l'état des réserves du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien d'où proviendrait le gaz, il devrait également y avoir un approvisionnement adéquat pour appuyer toute hausse du débit du prolongement de Gananoque au-delà des niveaux visés par la licence d'exportation initiale.

(2) Preuve sur les prévisions à long terme de la demande en gaz sur le marché visé

Comme on le résume à la section 3.1 des présents Motifs de décision, Niagara Mohawk a soutenu que la preuve indique l'existence d'une demande en gaz garantie à long terme dans la zone de distribution de son marché et de fortes perspectives de croissance de cette demande.

(3) Preuve sur la concurrence que les approvisionnements en gaz livrés par le réseau de TransCanada pourraient affronter (i) de sources concurrentielles de gaz, (ii) de sources concurrentielles d'énergie et (iii) de réseaux de gazoduc concurrentiels.

Niagara Mohawk a soutenu que les modalités du contrat d'achat de gaz la liant à TransCanada avaient été définies de manière à s'assurer que le gaz visé soit livré à prix concurrentiel et à un facteur de charge élevé. Elle a également avancé qu'aucune preuve n'avait été présentée à l'effet que la concurrence d'autres sources d'énergie aurait un effet négatif sur les volumes que Niagara Mohawk propose d'acheter de TransCanada. Finalement, la société a soutenu que la preuve indique qu'aucun autre trajet de transport ne serait viable sur le plan économique, environnemental ou de l'ingénierie.

(4) Preuve sur les contrats gaziers individuels sur lesquels repose la demande d'installations

Niagara Mohawk a indiqué que l'Office, dans ses Motifs de décision GH-1-90 sur la demande de licence d'exportation présentée par WGML/TransCanada, avait trouvé satisfaisants tous les aspects de

la licence d'exportation, y compris les garanties de versement des frais liés à la demande pour le transport par TransCanada.

(5) Risques associés aux nouvelles ventes de gaz

Niagara Mohawk a affirmé qu'il n'y avait aucun risque associé au contrat de vente de gaz sur lequel repose la demande d'installations. Elle a soutenu que toutes les autorisations réglementaires nécessaires ont été obtenues ou sont en voie de l'être et que le gaz est destiné à un marché garanti.

(6) Possibilité qu'une majoration tarifaire causée par l'expansion occasionne une baisse de la demande de service garanti pour le réseau

Niagara Mohawk a mentionné que le prolongement de Gananoque représentait un projet relativement mineur dans le contexte de l'ensemble du réseau de TransCanada et que l'ajout du prolongement à la base des taux de TransCanada ne changerait pas les droits dans la zone de l'est.

En conclusion, Niagara Mohawk affirmait que chacun des critères de l'Office en matière de faisabilité économique avait été respecté et que la preuve justifiait donc sans équivoque la faisabilité économique du prolongement de Gananoque.

Comme on le mentionnait précédemment, aucune partie autre que Niagara Mohawk n'a présenté d'argument portant directement sur la faisabilité économique du prolongement de Gananoque. Cependant, comme on en traitait aux chapitres 2, 3 et 5, des parties ont effectivement abordé le caractère nécessaire des installations visées par la demande. Comme le résument ces chapitres, TransCanada a soutenu qu'il y a un approvisionnement en gaz suffisant pour le projet, qu'il existe un marché à long terme prouvé pour ce gaz et qu'il n'existe pas d'option préférable au tracé proposé.

Par contre, Union avait relevé que le gaz qu'achèterait Niagara Mohawk ne ferait que remplacer des approvisionnements établis et que Niagara Mohawk pouvait obtenir des approvisionnements supplémentaires depuis l'extrémité sud de son réseau. Union croyait donc que les installations visées par la demande pouvaient être considérées des installations facultatives. L'ASPIC avait relevé que le pipeline volumes exportés initialement et que par conséquent, les installations visées par la demande ne seraient probablement pas exploitées à pleine capacité. L'ASPIC a également avancé que puisque Niagara Mohawk pouvait se procurer du gaz d'autres sources d'approvisionnement, il était possible que le contrat d'achat de gaz soit mis en oeuvre à un faible facteur de charge, ce qui entraînerait une sous-utilisation des installations.

Finalement, beaucoup d'intervenants locaux qui s'opposaient au projet ont soutenu qu'il n'existait aucun besoin pour les installations demandées, parce que Niagara Mohawk avait accès à d'autres sources d'approvisionnement en gaz et qu'il existait d'autres trajets pour le transport.

Opinion de l'Office

L'Office est d'avis que l'on peut bien déterminer la faisabilité économique en évaluant si les installations visées par la demande devraient ou non être utilisées à un niveau relativement élevé tout au long de leur durée économique et en évaluant si le recouvrement des frais connexes de service est probable. Pour déterminer cela, l'Office reste d'avis qu'il devrait tenir compte de tout facteur pouvant toucher l'éventuelle utilisation des installations visées et la probabilité de recouvrement des

frais de services, notamment les facteurs énoncés dans les Motifs de décision GH-5-89 et cités par Niagara Mohawk dans son argument final.

Comme on l'indiquait au chapitre 2, l'Office juge qu'il y aura un approvisionnement en gaz suffisant pour assurer une utilisation du pipeline à un niveau raisonnablement élevé tout au long de sa durée économique.

L'Office constate que la capacité contractuelle de la canalisation proposée représente moins du tiers de la capacité théorique. Toutefois, comme on l'indiquait au chapitre 7, l'Office relève que les frais supplémentaires pour obtenir la capacité supplémentaire sont très réduits et qu'il serait prudent de prévoir une certaine capacité de réserve initiale dans la conception des installations. Par conséquent, pour en arriver à une conclusion sur la faisabilité économique dans le contexte de la présente demande, l'Office ne juge pas nécessaire de déterminer si l'entière capacité théorique sera utilisée à un niveau élevé. L'Office est plutôt d'avis qu'une attente raisonnable de recouvrement des frais de service représente le critère le plus pertinent.

Comme on l'indiquait au chapitre 3, l'Office juge que le gaz serait pris à un facteur de charge élevé en vertu du contrat d'achat de gaz entre Niagara Mohawk et TransCanada. L'Office juge également que le contrat de SG entre WGML et TransCanada et le contrat d'achat de gaz entre Niagara Mohawk et TransCanada offrent des garanties adéquates que les frais liés à la demande qui touchent la capacité pipelinière affectée à cette vente à l'exportation seraient payés au cours des quinze années de la durée de ces contrats. Par conséquent, l'Office juge que les frais de service seraient recouvrés, du moins pour les quinze premières années de la vie utile des installations.

L'Office relève toutefois que la viabilité économique des installations visées par la demande dépend de l'exécution du contrat d'achat de gaz. Comme on en discutait au chapitre 3, l'Office n'est pas convaincu que l'on ait effectivement prouvé l'existence d'un potentiel quelconque de croissance du marché dans la zone de distribution de Niagara Mohawk. Par conséquent, même si l'Office estime que la prise du gaz contractuel s'effectuerait à un facteur de charge élevé, l'Office trouve le risque de sous-utilisation rattaché à la construction des installations proposées supérieur au risque de construire des installations appuyées par plusieurs contrats d'achat donnant accès à plusieurs marchés.

L'Office a pris connaissance des arguments de certains intervenants, à l'effet qu'il existe d'autres trajets de transport que les installations visées par la demande et que ces dernières ne sont donc pas nécessaires. Toutefois, dans le contexte d'une décision sur la faisabilité économique, l'Office estime que l'existence d'autres trajets n'est pertinente que dans la mesure où elle peut toucher la probabilité d'utilisation et de paiement des installations visées par la demande. Comme on l'indiquait plus haut, l'Office juge que le contrat d'achat de gaz sur lequel repose la demande visant des installations serait exécuté à un facteur de charge élevé. Parallèlement, l'Office estime que la disponibilité d'autres trajets de livraison pour Niagara Mohawk rend effectivement moins probable l'éventuelle utilisation de la capacité de réserve.

Chapitre 9
Dispositif

L'article 52 de la Loi permet à l'Office, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, de délivrer un certificat à l'égard d'un pipeline si l'Office juge que le pipeline est et restera nécessaire dans l'intérêt public actuel et futur. L'article 52 prévoit aussi que dans l'étude d'une demande de certificat, l'Office tiendra compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents. Dans l'étude de la demande de TransCanada, l'Office a tenu compte de tous ces facteurs pertinents, soit:

- la disponibilité du gaz pour le pipeline,
- l'existence de débouchés,
- la faisabilité économique du pipeline,
- le caractère acceptable du tracé proposé pour le pipeline, et
- des intérêts publics qui, de l'avis de l'Office, peuvent être touchés par l'acceptation ou le rejet de la demande.

L'Office juge qu'il existe un approvisionnement en gaz adéquat à l'appui de l'utilisation à long terme des installations visées par la demande. De plus, l'Office juge qu'il existe un marché viable à long terme pour les volumes à l'exportation de 1 445 10^3 m^3/j (51 10^6 pi^3/j) visés par la licence de WGML/TransCanada. L'Office n'a pas été convaincu par la preuve produite à l'audience que le marché connaîtrait une croissance suffisante pour justifier l'utilisation d'une conduite de 406 mm, mais l'Office ne donnera pas suite à ses préoccupations sur ce plan, parce que l'utilisation d'une conduite de 406 mm se justifie sur les plans de l'ingénierie et de la protection de l'environnement. L'Office constate également la faisabilité économique des installations visées par la demande. Cependant, TransCanada n'a pas convaincu l'Office que le tracé proposé pour le prolongement de Gananoque est acceptable.

Dans son analyse du caractère acceptable du tracé proposé, l'Office a tenu compte du processus de choix du tracé de TransCanada, des incidences possibles du tracé proposé sur l'environnement et sur des particuliers et de la compatibilité du tracé proposé avec les utilisations des terres actuelles et proposées le long de l'emprise requise et à proximité. Bien que l'Office juge que TransCanada est en mesure d'atténuer adéquatement la plupart des effets environnementaux négatifs possibles liés au tracé proposé et que le pipeline ne poserait aucun risque sécuritaire inacceptable, la preuve de TransCanada à l'égard de plusieurs questions environnementales et socio-économiques était incomplète et par conséquent réfutable. De plus, l'Office n'est pas convaincu que dans le choix du tracé proposé de TransCanada, cette dernière ait appliqué ses critères de choix de tracé de façon suffisamment rigoureuse ou qu'elle ait évalué adéquatement les autres opinions de tracé. TransCanada aurait dû déployer plus d'efforts à chercher un croisement fluvial convenable faisant appel à un seul point d'arrivée à terre canadien, plutôt qu'à cinq. De plus, l'Office a conclu que l'établissement et l'entretien de l'emprise pour le tracé proposé entraîneraient une réduction sensible de la jouissance que tirent de leurs terrains beaucoup de propriétaires fonciers le long du tracé. Finalement, l'Office juge que l'utilisation de terres à titre d'emprise pipelinière est incompatible avec certaines utilisations des terres actuelles et prévues le long du tracé proposé.

Pour en arriver à sa décision, l'Office examine également les facteurs d'intérêt public qui, de son avis, pourraient être touchés par l'acceptation ou le rejet de la demande de TransCanada. Le rejet de la demande ne signifie pas nécessairement que le gaz en question ne sera pas produit et vendu, bien que plus tard. L'Office ne conteste pas l'intention légitime et véritable de Niagara Mohawk de devenir moins dépendante d'un fournisseur unique pour l'achat et le transport de gaz naturel, mais l'Office croit possible que la vente de gaz canadien à Niagara Mohawk puisse éventuellement s'effectuer de façon économique à un autre point de livraison. Indépendamment des avantages commerciaux qui sous-tendent la demande, l'Office a conclu, en raison des effets négatifs de ce projet sur les intérêts locaux et pour d'autres motifs énoncés plus haut, que le tracé proposé n'est pas acceptable.

En conclusion, l'Office trouve ses constatations sur l'intérêt public et le caractère acceptable du tracé proposé suffisamment concluantes pour prévaloir sur ses constatations à l'égard de l'approvisionnement en gaz, des marchés et de la faisabilité économique. L'Office n'a donc pas été convaincu que le prolongement de Gananoque est et sera nécessaire dans l'intérêt public actuel et futur. Après révision de sa décision du 20 novembre 1989, en vertu de laquelle l'Office rejetait la demande présentée le 29 novembre 1988 par TransCanada pour l'obtention d'un certificat visant le prolongement de Gananoque, l'Office a décidé de ne pas modifier ou annuler cette décision. La demande de TransCanada en date du 22 juin 1990, intitulée «Demande de révision relativement au prolongement de Gananoque», est par conséquent rejetée.

Les chapitres qui précèdent constituent nos motifs de décision relativement aux questions présentées à l'Office pendant l'audience GH-4-90.

D.B. Smith
Membre président

A. Côté-Verhaaf
Membre

C. Bélanger
Membre

Annexe I
Ordre des événements ayant mené à l'audience GH-4-90

Le 28 décembre 1988	TransCanada produit sa demande visant des installations pour 1990, qui comprend les installations du prolongement de Gananoque.
Le 19 janvier 1989	L'ordonnance d'audience GH-1-89 est délivrée à l'égard de la demande de TransCanada visant des installations pour 1990.
Le 14 février 1989	WGML/TransCanada produisent une demande de licence d'exportation de gaz naturel à l'intention de Niagara Mohawk.
Le 28 mars 1989	L'ordonnance d'audience GH-1-89 est modifiée afin d'inclure la demande de licence d'exportation de WGML/TransCanada.
Le 12 avril 1989	Ouverture de l'audience GH-1-89 à Calgary.
Le 13 juillet 1989	Clôture de l'audience GH-1-89 à Ottawa.
Le 2 août 1989	L'Office annonce que s'il accorde une licence d'exportation à WGML/TransCanada, il tiendra une audience publique dans la région de Kingston afin de recueillir d'autres éléments de preuve sur le prolongement de Gananoque.
Le 20 novembre 1989	Production des décisions GH-1-89; l'Office refuse de délivrer une licence d'exportation à WGML/TransCanada et refuse par conséquent de délivrer un certificat à TransCanada à l'égard du prolongement de Gananoque.
Le 18 décembre 1989	L'ordonnance d'audience GHW-4-89 est délivrée à l'égard d'une révision de certains aspects de la procédure axée sur le marché.
Le 6 février 1990	Niagara Mohawk présente une demande de révision de la décision rendue par l'Office le 20 novembre 1990, refusant la délivrance d'une licence d'exportation à WGML/TransCanada.
Le 2 mars 1990	WGML/TransCanada présente une demande de révision de la décision rendue par l'Office le 20 novembre 1990, refusant la délivrance d'une licence d'exportation à WGML/TransCanada.
Le 9 mars 1990	TransCanada présente une demande de révision de la décision rendue par l'Office le 20 novembre 1989, refusant la délivrance d'un certificat à TransCanada pour le prolongement de Gananoque.

Le 15 mars 1990	Production de la décision GHW-4-89; l'Office n'utilisera plus l'analyse avantages-coûts dans sa procédure de licence d'exportation et n'interviendra à l'égard de la souplesse contractuelle que lors de situations exceptionnelles.
Le 19 mars 1990	L'Office donne suite à la demande présentée par Niagara Mohawk le 6 février 1990 et à celle présentée par WGML/TransCanada le 2 mars 1990, en indiquant que suite au changement de situation découlant de la décision GHW-4-89, l'Office réviserait sa décision du 20 novembre 1989, par laquelle il refusait de délivrer une licence d'exportation à WGML/TransCanada.
Le 20 mars 1990	L'Office donne suite à la demande présentée par TransCanada le 9 mars 1990, en indiquant que si l'Office devait délivrer une licence d'exportation à WGML/TransCanada, il y aurait une nouvelle audience publique sur le prolongement de Gananoque.
Le 11 avril 1990	L'ordonnance d'audience GH-1-90 est délivrée, à l'égard d'une révision de la décision rendue par l'Office le 20 novembre 1989, refusant la délivrance d'une licence d'exportation à WGML/TransCanada.
Le 12 avril 1990	L'ordonnance d'audience GHW-4-90 est délivrée, à l'égard d'une examen environnemental du projet d'exportation WGML/TransCanada.
Le 23 avril 1990	Ouverture de l'audience GH-1-90 à Calgary.
Le 24 avril 1990	Clôture de l'audience GH-1-90 à Calgary.
Le 25 avril 1990	Production de la décision GH-1-90; une licence d'exportation sera délivrée à WGML/TransCanada si l'examen environnemental GHW-4-90 permet de conclure qu'il n'est pas nécessaire de procéder à une évaluation environnementale du projet d'exportation.
Le 19 juin 1990	Fin de l'examen environnemental GHW-4-90; une évaluation environnementale ne représente pas une condition préalable nécessaire à la délivrance d'une licence d'exportation à WGML/TransCanada, mais il s'agirait d'une condition préalable nécessaire à la délivrance à TransCanada d'un certificat pour le prolongement de Gananoque.
Le 21 juin 1990	Délivrance d'une licence d'exportation à WGML/TransCanada.
Le 22 juin 1990	TransCanada produit une demande intitulée «Demande de révision relativement au prolongement de Gananoque».
Le 12 juillet 1990	L'ordonnance d'audience GH-4-90 est délivrée, à l'égard:

a) d’une révision de la décision rendue le 20 novembre 1989 par l’Office, refusant la délivrance à TransCanada d’un certificat pour le prolongement de Gananoque;

b) de la demande présentée par TransCanada le 22 juin 1990, et

c) d’une évaluation environnementale du prolongement de Gananoque.

Le 10 septembre 1990 Ouverture de l’audience GH-4-90 à Kingston.

Annexe II
Critères de choix d'un tracé - Pipeline terrestre

- Proximité de l'infrastructure établie, comme les autoroutes, routes, voies ferrées, boisés, obstacles naturels, lignes électriques et bornes de lot;
- distance minimale où la construction rencontrera le substrat rocheux;
- évitement de zones sujettes à l'érosion, comme de longues pentes abruptes;
- distance minimale dans des sols humides, organiques ou boueux;
- nombre minimal de croisements de cours d'eau comportant des conditions délicates ou difficiles (du point de vue de la construction);
- distance minimale à travers des forêts ou des boisés;
- évitement d'habitats connus pour abriter des espèces rares ou menacées de faune ou de flore (par ex., terres humides désignées où la présence de telles espèces est connue);
- évitement de terres humides fragiles;
- évitement d'aires de protection de la faune et d'habitats connus servant à la nidification et (ou) au rassemblement d'oiseaux aquatiques;
- évitement d'autres zones écologiquement sensibles, comme les refuges d'hivernage du chevreuil et des zones d'intérêt naturel et scientifique;
- installation du pipeline sur des terres agricoles exploitées moins intensivement;
- évitement des parcs locaux, provinciaux et nationaux;
- évitement des zones de ressources minières;
- évitement des terres consacrées à des cultures spécialisées;
- nombre minimal de croisements, par ex. de routes, d'autoroutes ou de voies ferrées;
- conformité aux branchements techniques, comme aux points d'approvisionnement et de livraison, et
- coûts minimaux de construction, d'exploitation et d'entretien pour le réseau.

Annexe III
Critères de choix d'un tracé croisement du fleuve Saint-Laurent

- Bathymétrie du lit fluvial et évitement de variations excessives dans la morphologie du lit;
- évitement des pentes abruptes dans la mesure du possible;
- caractère souhaitable de conditions stables du sol au point d'arrivée au sol et sur les rives;
- évitement des utilisations incompatibles des terres au point d'arrivée au sol;
- évitement de zones désignées d'ancrage et de parties du fleuve utilisées intensivement à des fins récréatives et de navigation commerciale;
- évitement des zones du fleuve connues pour leur courant fort, des embâcles et l'affouillement glaciel;
- évitement des zones de croisement de câbles électriques et de communications et de traversier;
- évitement des zones biologiques vulnérables, notamment des habitats importants de nidification et (ou) de rassemblement des oiseaux aquatiques, des aires importantes de frai et d'alevinage et des habitats connus pour abriter des espèces rares ou menacées de faune ou de flore;
- nécessité de terrains libres suffisants des deux côtés du fleuve, pour accommoder les activités de construction du point d'arrivée au sol, et
- respect de contraintes techniques, par exemple de branchement à la canalisation principale établie de TransCanada.

Annexe IV
TransCanada PipeLines Limited Engagements auprès du Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario

1. TransCanada présentera une liste de tous les croisements de cours d'eau au ministère de l'Environnement de l'Ontario et indiquera le type de sédiment, avec l'évaluation par TransCanada du besoin d'une analyse sédimentaire qu'exige la disposition en eau libre.

2. Lorsque les matériaux de dragage ne peuvent respecter les exigences du ministère de l'Environnement de l'Ontario pour la disposition en eau libre, ils devront être placés au-dessus de la laisse de crue et stabilisés pour éviter de retourner au cours d'eau. Les emplacements terrestres de disposition devraient être déterminés et examinés par le Ministère.

3. TransCanada effectuera un contrôle de la qualité et de la quantité de l'eau d'un échantillon représentatif de puits à 100 mètres ou moins de l'axe du pipeline proposé. On protégera les arrivées d'eau et l'approvisionnement en eau. Si l'approvisionnement en eau est perturbé, TransCanada fournira un approvisionnement de remplacement temporaire ou permanent.

4. TransCanada n'effectuera pas de travaux dans l'eau pour un croisement de cours d'eau terrestre quelconque (y compris une île) entre le 15 mars et le 1er juin. Les travaux dans l'eau pour des croisements de cours d'eau se déroulant entre le 1er et le 30 juin doivent comprendre des mesures d'atténuation afin de protéger l'habitat des poissons.

5. Dans la zone d'Oak Point, TransCanada limitera les activités de construction à la période du 15 juillet au 15 septembre, à cause de la présence de maskinongés et d'achigan à petite bouche de l'année.

6. TransCanada limitera l'excavation et le dynamitage dans l'eau pour les croisements du fleuve Saint-Laurent à la période du 15 juillet au 15 septembre, dans les zones où les ressources de pêche pourraient subir des effets négatifs, et du 1er juin au 15 septembre dans les autres zones. TransCanada identifiera les zones d'habitat de poissons, à proximité des croisements du fleuve Saint-Laurent, pouvant subir l'incidence de la dispersion de sédiments. TransCanada effectuera des études d'habitat des poissons dans ces zones et rencontrera du personnel de district du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario d'étudier les contraintes d'échéancier de construction découlant des conclusions des études.

7. TransCanada complétera les travaux de remblayage et de remplissage de tranchée dans l'eau pour le 15 octobre.

8. S'il faut dynamiter dans la zone d'Oak Point-Cold Bath Shoal, l'opération devra être terminée au 31 août.

9. TransCanada remettra en état la zone de tranchée du point d'arrivée au sol d'Oak Point, en utilisant des débris de roc non contaminé pour rétablir le profil original du lit fluvial.

10. TransCanada fournira la description détaillée du tracé dans le marais de Cassidys Bay au bureau de district de Napanee du ministère des Richesses naturelles, au moins 90 jours avant la construction.

11. TransCanada effectuera une évaluation archéologique détaillée du tracé définitif.

12. TransCanada évitera les sites archéologiques pendant la construction ou, s'il est impossible de les éviter, effectuera des fouilles à tous les sites connus.

13. TransCanada produira un rapport des résultats de l'étude archéologique détaillée sur le terrain et de toute fouille entreprise à ce chapitre.

14. TransCanada communiquera au président du Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario le nom du surveillant des travaux de construction et de l'inspecteur environnemental sur le terrain pour chaque zone de construction, dix jours avant le début des travaux.

15. TransCanada avisera le ministère de l'Environnement de l'Ontario, le ministère des Richesses naturelles et le président du Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario de la tenue de l'atelier environnemental qui sera présenté au personnel de construction et de supervision.

16. TransCanada présentera pour analyse au président du Comité coordonnateur des pipelines de l'Ontario des copies de tous les rapports après la construction et tel que construit.