CANADA

Office national de l'énergie

Réexamen

de la partie de l’ordonnance n^{o} XO-1-83, délivrée à Pipe Line Interprovincial Limitée, relative à l’emplacement des installations de chargement, pour transport par route ou par rail, à Flamborough (Ontario)

Ordonnnace d’audience: MH-1-83, dans sa version modifée

MH-1-83

Décembre 1985

Office national de l'énergie

Réexamen

relativement à

de la partie de l’ordonnance n° XO-1-83, délivrée à Pipe Line Interprovincial Limitée, relative à l’emplacement des installations de chargement, pour transport par route ou par rail, à Flamborough (Ontario)

Ordonnance d’audience: MH-1-83, dans sa versin modifiée

Décembre 1985

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986

No. de Cat. NE 22-1/1985-34F
ISBN 0-662-93580-2

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

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

This report is published separately in both official languages.

Copies are available on request from:
Regulatory Support Office
National Energy Board
473 Albert Street
Ottawa, Canada
K1A 0E5
(613) 998-7204

Imprimé au Canada

Printed in Canada

Table des matières

Page

Table des matières . . . . . (i)

Liste des annexes . . . . . (iii)

Abréviations . . . . . (iv)

Exposé et comparutions . . . . . (vi)

Résumé directeur . . . . . (viii)

l. Rétrospective 1
- 1.1 Demande initiale 1
- 1.2 Audience publique 2
- 1.3 Cour d'appel fédérale 3
- 1.4 Appel interjeté auprès de la Cour Suprême 3
- 1.5 Reprise de l'audience de l'Office 4

2. Critères concernant le choix et le processus de sélection du site 5
- 2.1 Critères concernant le choix du site 5
- 2.2 Processus de sélection du site 7

3. Questions d'utilisation des terres 11
- 3. l Service public par rapport à un développement industriel/commercial 11
- 3.2 Plan officiel et zonage 12
- 3.3. Comparaison entre les installations distinctes et les installations combinées 12
- 3.4 Aménagement sur des terres agricoles 13
- 3.5 Construction sur des terrains sensibles aux inondations 14
- 3.6 Utilisation future des terres dans les environs 15

4. Environnement 17
- 4.1 Rapport environnemental 17
- 4.2 Incidences sur le voisinage du site 18
- 4.3 Drainage et terrains à risque 19
- 4.4 Eau de fonds et puits d'eau 20
- 4.5 Bruit 21
- 4.6 Zone écologiquement sensible 23

5. Route et chemin de fer 25
- 5.1 Route 25
  - 5.1.1 Route 6 et questions de trafic 25
  - 5.1.2 Signalisation des routes 26
- 5.2. Chemin de fer 27
  - 5.2.1 Embranchement Goderich et questions ferroviaires 27
  - 5.2.2 Voies d'accès 28

6. Sécurité publique 29
6.1 Dangers possibles du propane 29
6.1.1 Rayonnement thermique 29
6.1.2 Projectiles 30
6.1.3 Traînée des nuages 30
6.1.4. Surpressions dues à une explosion 31
6.2 Sources d'inflammation possibles 32
6.2.1 Fumeurs au site 33
6.2.2. Appareils électriques 33
6.2.3. Proximité d'un émetteur radio 33
6.2.4 Autres sources d'inflammation possible 34
6.3 Plans d'urgence 34
6.4 Permanence au site 35
6.5 Résidence des Watt 35
6.6 Danger pour les écoliers 36
6.7 Propane Gas Association of Canada Inc. 37
6.8 Sécurité en cas d'incident 37
6.9 Résumé du point de vue de l'Office sur la sécurité publique 37

7. Ingénierie du site 39
7.1 Documents du devis technique définitif 39
7.2 Canalisation nº 8 39
7.2.1. Suffisance de la canalisation nº 8 39
7.2.2 Contrôle du pipeline et détection des fuites 40
7.3 Contrôle du site 40
7.3.1 Accès des véhicules 40
7.3.1.1 Terminal pour camions 40
7.3.1.2 Terminal pour rail 41
7.3.2 Contrôle informatisé et mesures d'urgence 41
7.3.3 Manuels d'exploitation 43
7.4 Détails techniques 43
7.4.1 Déblai et remblai 43
7.4.2 Canalisation sur les sites 44
7.4.3 Mercaptan et Propane 45
7.4.4 Taille des terminaux 45
7.5 Lutte contre les incendies 46
7.5.1 Installations proposées sur place 46
7.5.2 Capacité régionale de lutte contre l'incendie 47

8. Disposition 49

Liste des annexes

I Ordonnance nº XO-1-83 50
II Ordonnance nº AO-1-XO-1-83 52
III Ordonnance nº MH-1-83 53
IV Ordonnance nº AO-1-MH-1-83 56
V Ordonnance nº AO-2-MH-1-83 58
VI Ordonnance nº AO-3-MH-1-83 60
VII Autres emplacements d'installations examinés par l'Interprovincial dans les villes d'Oakville, de Flamborough et de Burlington 61
VIII Emplacements proposés les installations de propane approuvées aux termes de l'ordonnnance nº XO-1-83
Ville de Flamborough
Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth 62
IX Article 5, Recommandations du rapport de renseignements environnementaux d'Ecoplan Ltd., du 3 août 1983 63
X Décision de l'Office Sur la sécurité et l'exploitation du réseau de gazoduc principal de Pipe Line Interprovincial Limitée 65
XI Terminal de propane de Westover, Disposition de la zone de chargement par camions, Alternative III 66
XII Terminal de propane de Westover, Zone de chargement par rail, Plan 67
XIII Ordonnance Nº AO-2-XO-1-83 68

Abréviations

Noms

CPR	Chemin de fer du Canadien Pacific
Le marais Carlisle	Zone écologiquement sensible du marais Carlisle
CROP	Résidents concernés qui s'opposent aux stations de transfert du propane
Ecoplans	Ecoplans Ltd.
FRAP	Flamborough Residents Against Propane Inc.
MCCR	La direction de la sécurité des combustibles, du ministère de la Consommation et du Commerce de l'Ontario
HRCA	Office de protection de la nature de la région de Halton
La forêt Haysland	Zone écologiquement sensible de la forêt et de la faune de Haysland
Interprovincial ou le demandeur	Pipe Line Interprovincial Limitée
L'Office	Office national de l'énergie
La Loi	*La Loi sur l'Office national de l'énergie*
L'escarpement	L'escarpement de Niagara
MAH	Le ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario
MTC	Le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario
OMB	Commission des Affaires municipales de l'Ontario
PGAC	Propane Gas Association of Canada Inc.
Ontario ou la Province	La province de l'Ontario
CTC	Le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports
La Région	La municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

La Ville	La ville de Flamborough
Le Canton	Le Canton de Flamborough*
La Ville/Région	La ville de Flamborough/la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth**

Unités de mesures

km	kilomètre
mm	millimètre
m	mètre
ha	hectare

Abréviations techniques

BLEVE	Liquide bouillant dégageant une vapeur explosive
GPL	Gaz de propane liquide
LGN	Liquides de gaz naturel
Partie VI	Partie Vl de l'annexe des Règles de pratique et de procédure de l'Office

* En date du 1er janvier 1985, 1e statut officiel du Canton de Flamborough devint la Ville de Flamborough.

* * Au cours de l'audience qui a débuté le 23 avril 1985, la Ville et la Région ont été représentées par D. Estrin/H. Dahme

Exposé et comparutions

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi) et à ses règlements d'application;

ET RELATIVE À l'ordonnance n° XO-1-83, dans sa version modifiée, délivrée à la société Pipe Line Interprovincial Limitée, conformément à l'article 49 de la Loi;

ET RELATIVE À une audience publique tenue, conformément aux paragraphes 17(1) et 20(3) de la Loi, en vue d'étudier la partie de l'ordonnance XO-1-83 qui approuve le site des installations de chargement par camion et par rail. N° de dossier de l'Office: 1755-J1-43.

ENTENDUE à Burlington (Ontario) les 23, 24, 25, 26 et 30 avril 1985; et les 1er, 2, 3, 6, 7, 8, 9 et 10 mai 1985;

ET à Oakville (Ontario) les 21, 22 et 23 mai 1985;

ET à Ottawa (Ontario) les 10, 11, 12, 13, 14, 24, 25, 26, 27, et 28 juin 1985; les 2, 3, 4 et 5 juillet 1985; et les 26, 27, 28 et 29 août 1985.

DEVANT:

A.D. Hunt	Membre présidant
J.R. Hardie	Membre
J.L. Trudel	Membre

COMPARUTIONS:

J.W. Brown, c.r. R.P. Smith	Pipe Line Interprovincial Limitée
L.G. Dorion	Propane Gas Association of Canada Inc.
D. Trinaistich C. Mylrea	Flamborough Residents Against Propane Inc.
T. Carter D. Timms W.G. Charlton	Résidents concernés s'opposant à la station de station de transfert de propane
D. Hitchcock	en son nom
A. Sloat	en son nom
D. Estri H. Dahme	La Corporation de la Ville de Flamborough, et la Municipality régionale d'Hamilton-Wentworth
J. Olah	Office de protection de la nature de la région de Halton

M.B. Harper M.M. Greenleaf	Conseil scolaire du comté de Wentworth
J.M. Johnson, c.r. D.S. Starkman	Province de l'Ontario
N.J. Schultz L. Keough	Office national de l'énergie

Résumé directeur

Nota: Le présent résumé n'est fourni que pour aider le lecteur et ne fait pas partie de cette décision ni de ces motifs.

La demande

Le 27 mai 1982, la société Pipe Line Interprovincial Limitée présentait une demande à l'Office national de l'énergie en vue d'obtenir certaines exemptions conformément à l'article 49, en ce qui concerne des modifications à une partie de son réseau afin d'acheminer du propane. L'Interprovincial prévoyait changer l'utilisation de sa canalisation n° 8 qui s'étend de Sarnia jusqu'à la ville de Flamborough, d'un service de pétrole à celui de propane. Elle envisageait construire, dans la ville, une installation de chargement par camions et par rail afin d'étendre la distribution du propane jusque dans la région de Niagara. Ce projet fut modifié en octobre 1982 pour scinder cette installation de chargement en deux, compte tenu des économies réalisées et des incidences associées au camionnage.

Le 4 mai 1983, l'Office approuvait les exemptions demandées dans son ordonnance n° XO-1-83. Par la suite, l'Office, conformément aux articles 17(1) et 20(3) de la Loi, a entrepris l'étude de la partie de l'ordonnance portant sur l'emplacement des installations de chargement dans la ville de Flamborough. Cette étude résultait des préoccupations exprimées par les organismes publics et les résidents locaux en ce qui a trait à l'aménagement de ces installations. Conformément à l'ordonnance MH-1-83, dans sa version modifiée, l'audience a eu lieu à Burlington, à Oakville et à Ottawa (Ontario), pendant les mois d'avril à août 1985.

Les conclusions de l'Office

Dans sa décision, l'Office a jugé qu'aux termes des modalités détaillées dans son ordonnance AO-2-XO-1-83, sa décision antérieure d'exempter l'Interprovincial des dispositions de certains articles de la Loi devrait être soutenue. L'Office concluait ainsi, d'après toute la preuve qui lui a été soumise, être convaincu que l'Interprovincial avait prouvé que les sites prévus étaient appropriés pour les stations de transfert de propane projetées.

Quoique le processus de sélection du site suivi par l'Interprovincial était particulier et qu'il ne constituait pas un exemple à suivre, l'Office a jugé que l'analyse définitive indiquait que l'Interprovincial avait pris une série de décisions commerciales logiques. Quant au sujet d'utilisation des terres, l'Office a conclu que l'utilisation projetée était acceptable pour ces propriétés et il n'était pas disposé à rejeter le projet sur cette base. L'Office est d'avis que L'intégrité des documents de planification de la Ville ou de la Région ne sera aucunement compromise en raison de l'approbation de ces installations.

L'Office a jugé que les préoccupations environnementales exprimées par les intervenants peuvent être traitées par des mesures actives que devra prendre l'Interprovincial avant, pendant et après la construction et il a, en conséquence, assorti l'ordonnance de certaines modalités.

En ce qui concerne les questions de circulation de véhicules, l'Office a fait remarquer que ce domaine relève de la juridiction du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario. Toutefois, compte tenu de la preuve présentée en cours d'audience, l'approbation de l'accès actuel donnée par le

MTC pour le site du terminal pour camions préoccupe l’Office. Celui-ci recommande que le ministère réexamine la nécessité d’une signalisation, d’un éclairage préalable et de lumières.

Quant à la sécurité du public, l’Office a jugé que les sites projetés pourraient être conçus, construits, exploités et entretenus de manière sûre. L’Office a fait remarquer qu’il étudiera et approuvera le plan final des installations avant leur construction et qu’il approuvera les procédures d’exploitation et d’entretien avant d’accorder une autorisation de mise en service.

Chapitre I
Rétrospective

1.1 Demande initiale

Le 27 mai 1982, la société Pipe Line Interprovincial Limitée (Interprovincial) demandait à l'Office le national de l'énergie (l'Office), conformément à l'article 49 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi) une exemption des exigences de l'alinéa a) du paragraphe (1) et du paragraphe (2) de l'article 26, et des articles 27, 28 et 29 de la Loi, en ce qui concerne des modifications à sa canalisation nº 8 et la construction d'installations de chargement pour le transport de propane. Cette partie de la canalisation nº 8 de l'Interprovincial faisant l'objet de la demande, couvre une distance d'environ 210 kilomètres (km) depuis Sarnia (Ontario) jusqu'à proximité de Westover (Ontario).

Les modifications demandées visaient l'affectation de la canalisation nº 8 à un service de propane exclusivement. Les liquides de gaz naturel (LGN) provenant de l'Alberta seraient séparés dans les installations de fractionnement Dome/Amoco situées à Sarnia (Ontario). Le propane obtenu dans cette usine serait alors injecté dans la canalisation nº 8 et livré à une installation de chargement par camion et par rail que devrait construire l'Interprovincial, à environ 14 km à l'est de Westover, près de la jonction Millgrove, dans le Canton de Flamborough. D'une installation simple située à la jonction Millgrove, le produit serait transporté par wagons-citernes et camions-citernes jusqu'au marché.

La canalisation nº 8 a un diamètre de 508 millimètre (mm) et transporte actuellement du pétrole brut de Sarnia à Bronte (Ontario), sur une distance d'environ 225 km. Le pétrole brut est acheminé de la jonction Bronte jusqu'à la raffinerie de Shell par un embranchement de 273,1 mm de diamètre. À la station Westover de l'Interprovincial qui est situé à environ 31 km à l'ouest de la jonction Bronte, le pétrole brut est retiré de la canalisation nº 8 et acheminé par d'autres oléoducs vers les marchés de Buffalo (New York) et de Nanticoke (Ontario). Les canalisations nº 7et nº 9 de l'Interprovincial prendraient charge des quantités de pétrole, remplacées par la livraison de propane dans la canalisation nº 8. Ces canalisations longent parallèlement la canalisation nº 8 de Sarnia à Westover où elles s'interconnectent. La canalisation nº 7 continuerait d'acheminer du pétrole jusqu'à Buffalo, tandis que la canalisation nº 9 transporterait les volumes destinés à Nanticoke.

Dans une modification à sa demande en date du 20 octobre 1982, l'Interprovincial voulait que l'installation se divise en deux emplacements, l'un pour le transport par camion et l'autre pour le transport par rail. Les deux emplacements se situaient dans la région générale de l'emplacement projeté initialement. Le terminal pour camions devait se situer le long de la route 6, à 5 km de l'emplacement original et celui pour rail devait se situer immédiatement au nord de celui-ci.

Par l'ordonnance nº XO-1-83 (Annexe I) du 4 mai 1983, l'Office a approuvé l'exemption de conformité aux dispositions de certains articles de la Loi demandée par l'Interprovincial. Par conséquent, l'Interprovincial pouvait procéder aux modifications prévues de l'oléoduc et à la construction des installations de chargement par camion et par rail, sous réserve seulement qu'elle respecte certaines modalités établies dans l'ordonnance et qu'elle obtienne l'autorisation de mise en service en vertu de l'article 38 de la Loi. Suite à cette ordonnance, l'Office a délivré l'ordonnance

nº AO-1-XO-1-83 du 30 avril 1984 (Annexe II), prorogeant la date de la fin du projet à une date qu'il fixerait à la fin de l'audience publique devant avoir lieu conformément à l'ordonnance MH-1-83.

Les modalités établies dans l'ordonnance nº XO-1-83 sont pertinentes à la présente audience. L'Office fait remarquer que l'ordonnance nº XO-1-83 n'exempte pas l'Interprovincial des dispositions de l'article 26 (1)b) de la Loi. Par conséquent, les procédures habituelles concernant la mise en service seraient suivies, fournissant ainsi à l'Office l'assurance que les installations sont construites conformément aux plans et aux devis tels que présentés à l'Office et acceptés par celui-ci, et qu'elles peuvent être exploitées de façon efficace et sans danger.

1.2 Audience publique

En réponse aux préoccupations soulevées par les autorités locales et les propriétaires fonciers du Canton de Flamborough au sujet de l'emplacement des installations de chargement par camion et par rail dans leur région, l'Office, conformément aux paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la Loi, décidait par l'ordonnance nº MH-1-83 (Annexe III) du 7 juillet 1983, de tenir une audience publique "... afin de recevoir les mémoires de l'Interprovincial et des parties intéressées portant sur la question du site des installations de chargement pour camions et pour rail ..." L'Office avait de plus précisé que l'audience ne porte que sur la question du site des installations de chargement par camions et par rail..."

Conformément à l'ordonnance nº MH-1-83, l'Interprovincial devait fournir "... un aperçu du projet approuvé par l'ordonnance nº XO-1-83 et ... les détails sur le site prévu des installations de chargement, y compris des détails sur les autres sites étudiés et les critères retenus pour choisir le site prévu plutôt qu'un autre ..."

Les parties intéressées devaient "... présenter leur mémoire portant sur le site prévu des installations de chargement de l'Interprovincial, sur les autres sites possibles et sur les critères qui devraient servir à choisir le meilleur site pour des installations de chargement ..."

L'audience publique a débuté à Burlington (Ontario) le 16 août 1983 et fut ajournée le 19 août 1983 jusqu'au 28 septembre 1983.

Au cours de l'audience, le Canton de Flamborough (le Canton) a affirmé que l'Office n'avait pas juridiction sur ce projet. Le Canton a fait valoir que la canalisation nº 8 ne constituait pas un pipeline qui dépasse les limites d'une province étant donné que le propane y est injecté à Sarnia (Ontario) et en est retiré en Ontario. De plus, le Canton s'élevait contre l'emploi de l'article 49 de la Loi comme moyen de justifier les modifications demandées.

Dans une décision rendue le 17 août 1983, l'Office a déclaré qu'il avait juridiction car "... si l'on tient compte du moyen par lequel les hydrocarbures liquides sont acheminés par oléoduc, le transport de propane liquide est direct et continu depuis son point d'origine en Alberta jusqu'à l'installation de séparation et de traitement près de Sarnia et, au delà de ce point, dans la canalisation nº 8 de l'Interprovincial sur toute sa longueur." L'Office a décidé également qu'en ce qui concerne les modifications projetées, l'Interprovincial pouvait être exemptée des dispositions de certains articles de la Loi conformément à l'article 49, puisque les vannes, Ies installations de chargement et l'oléoduc en cause faisaient tous partie de la description des installations visée dans cet article.

Au cours de cette audience, M. Eric Cunningham, député provincial pour Wentworth North, a soutenu qu'il existait un doute bien fondé qu'un des membres de l'Office siégeant à l'audience publique avait un parti pris. Ce membre avait eu des relations d'affaires, il y a plusieurs années, avec l'un des témoins de l'Interprovincial à l'époque où tous deux étaient associés à une autre société ne relevant pas de la compétence de l'Office. Au moment de cette association, ni le membre de l'Office ni le témoin de l'Interprovincial n'avait participé au projet de l'Interprovincial en ce qui concerne la canalisation n° 8. Ayant adopté le raisonnement de la décision de la Cour Suprême du Canada dans l'affaire Marshall Crowe (*Committee of Justice and Liberty contre l'Office national de l'énergie* (1978) 1 S.C.R. 369), l'Office décidait, le 8 septembre 1983, qu'il n'existait pas de doute bien fondé de parti pris.

L'audience recommença le 28 septembre 1983 à Burlington, mais fut de nouveau reportée à une date devant être annoncée ultérieurement. Ce deuxième ajournement résultait d'une action lancée par le Canton qui demandait l'autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour d'appel fédérale concernant la compétence juridique de l'Office sur deux points de la question à l'étude et en raison d'un doute présumé de parti pris de la part d'un des membres de l'Office participant à l'audience.

1.3 Cour d'appel fédérale

Suite à l'autorisation accordée le 3 octobre 1983 par la Cour d'appel fédérale, le Canton, conformément au paragraphe 18(1) de la Loi, a interjeté appel des décisions de l'Office datées du 17 août 1983 et du 8 septembre 1983. L'appel a été entendu à Toronto les 11 et 12 juin 1984.

Les questions faisant l'objet de l'appel étaient les suivantes:

(1) L'Office possède-t-il la juridiction constitutionnelle pour autoriser des modifications à un pipeline destiné au transport de propane de Sarnia à Millgrove (Ontario);

(2) L'Office possède-t-il la juridiction d'autoriser ces modifications en vertu de l'article 49 de la Loi (qui permet des exemptions du processus d'audience en ce qui concerne, entre autres, les moyens de chargement et les pipelines d'une longueur inférieure à 40 km) étant donné que la conversion entre Sarnia et Millgrove (Ontario) porte sur plus de 210 km de pipeline; et

(3) Existe-t-il un doute bien fondé de parti pris en raison des relations d'affaires antérieures du membre de l'Office, M. William Stewart, lorsqu'il travaillait à l'Union Gas Limited avec M. Robert Glen Caughey qui est actuellement le Vice-président chargé de projets pour l'Interprovincial et qui a agi à titre de témoin principal sur la politique de l'Interprovincial au cours de l'audience en ce qui concerne le présent projet.

Les trois juges de la Cour d'appel fédérale ont rendu leurs décisions le mardi 12 juin 1984 sur les questions 2 et 3 ci-dessus et le vendredi 15 juin 1984 sur la question 1 ci-dessus. Les trois motifs de l'appel ont été rejetés.

1.4 Appel interjeté auprès de la Cour Suprême

Suite au rejet par la Cour d'appel fédérale en juin 1984, le Canton a demandé l'"autorisation d'interjeter appel" auprès de la Cour Suprême du Canada. L'Office a tenu une audience d'une journée à Ottawa le lundi 13 août 1984, au cours de laquelle toutes les parties intéressées ont eu l'occasion de

présenter leur point de vue sur la demande présentée par le Canton en vue d'ajourner l'audience devant l'Office, jusqu'à ce qu'une décision de la Cour Suprême sur la demande d'autorisation d'interjeter appel ait été entendue. En rendant sa décision ce jour-là, le membre présidant de l'Office a déclaré:

"...étant donné les circonstances particulières de cette affaire et compte tenu du fait que la compétence de l'Office pour étudier cette question est mise en doute, le comité est d'avis que l'affaire devant l'Office ne devrait pas se poursuivre tel que prévu."

L'audience auprès de la Cour Suprême du Canada eut lieu le lundi 17 décembre 1984, date à laquelle la demande d'autorisation d'interjeter appel fut refusée.

1.5 Reprise de l'audience de l'Office

Avant la reprise de l'audience, l'Office ordonna la constitution d'un nouveau comité d'audience pour mener une nouvelle audience publique. Dans son ordonnance n° AO-1-MH-1-83 du 24 janvier 1985 (Annexe IV), l'Office annonçait qu'une nouvelle audience publique débuterait à Burlington (Ontario) le mardi 26 mars 1985. Conséquemment à cette ordonnance modificatrice, l'Office a délivré l'ordonnance n° AO-2-MH-1-83 du 18 février 1985 (Annexe V) qui changeait la date du début de l'audience au mardi 23 avril 1985. Une autre ordonnance modificatrice n° AO-3-MH-1-83 (Annexe Vl) a été délivrée le mardi 26 mars 1985 et traitait d'une question de procédure.

Il a fallu trente-quatre jours d'audience pour entendre les phases portant sur la preuve et sur le plaidoyer de l'affaire. L'audience a eu lieu en trois périodes distinctes.

En général, la partie de l'audience concernant la preuve s'est déroulée du 23 avril 1985 au 10 mai 1985 (13 jours d'audience) à Burlington (Ontario); du 21 mai 1985 au 23 mai 1985 (3 journées d'audience) à Oakville (Ontario); et du 10 juin 1985 au 5 juillet 1985 (14 journées d'audience) à Ottawa (Ontario). Quoique, dans le but d'accommoder des intervenants, certaines plaidoiries furent entendues au cours de la partie de l'audience concernant la preuve, la plus grande partie du plaidoyer a été entendue à Ottawa du 26 août 1985 au 29 août 1985 (4 journées d'audience).

Chapitre 2
Critères concernant le choix et le processus de sélection du site

2.1 Critères concernant le choix du site

Un examen approfondi de la preuve présentée par l'Interprovincial indique que cette dernière a utilisé un certain nombre de critères dans le processus de sélection du site. Ces critères sont les suivants (ils ont été placés par ordre de commodité et non de priorité):

1. La proximité de la canalisation n° 8.

2. La proximité au marché lequel, compte tenu qu'environ 65 pour cent du propane était destiné au marché de Toronto et à des points situés à l'est de Toronto, signifiait une proximité de Toronto.

3. En ce qui concerne les installations de chargement par rail, la proximité à un chemin de fer pouvant faire l'objet d'un embranchement supplémentaire et qui se situait dans la zone tarifaire de Toronto.

4. En ce qui concerne les installations de chargement par camions, l'accès à un réseau de routes provinciales.

5. L'emploi maximal des installations existantes.

6. Le coût des nouvelles installations.

7. Le terrain pouvant être acheté à titre clair sans la nécessité d'une expropriation.

8. Les terrains classés dans une zone industrielle ou pouvant être reclassés.

9. Le dérangement minimal des terres agricoles.

10. Un site de zone 1*.

11. La sécurité du public.

12. Les considérations particulières au site telles les perturbations, les alignements de route, la distance aux services avoisinants, etc.

---

* Renvoi: Norme de l'ACNOR Zl83-M1982 Réseau de transport par oléoduc 3.1.1.7.2 un emplacement de zone l désigne une région qui s'étend de 200 mètres de chaque côté de l'axe de toute longueur continue d'un kilomètre d'un oléoduc, dans laquelle se trouvent 5 habitations ou moins destinées à l'occupation humaine.

Ces critères ont évolué pendant une période de temps considérable, depuis le début du projet jusqu'à l'audience y comprise. Certaines preuves suggèrent que les critères ont été élaborés pour répondre à la nécessité de prendre des décisions commerciales à diverses étapes du développement du projet et que les critères étaient énoncés explicitement afin d'expliquer pourquoi certaines décisions avaient été prises. Les intervenants ont critiqué la méthode particulière apparente que l'Interprovincial a adoptée pour élaborer des critères pouvant servir au processus de sélection du site. Ils ont également critiqué le fait que des facteurs de pondération n'ont pas été assignés à ces critères ce qui aurait permis de les appliquer d'une manière logique au début du processus de sélection du site.

Plusieurs intervenants ont fait valoir que les critères auraient dû inclure une étude du rapport coûts-avantages des sites possibles. Certains ont même adopté le point de vue selon lequel le critère relatif à la sécurité du public aurait dû comprendre intégralement une analyse du risque en bonne et due forme par rapport aux emplacements éventuels. De plus, certains intervenants ont fait valoir que l'Interprovincial aurait dû effectuer une évaluation des incidences environnementales selon la forme et la manière ordinairement présentée à l'Office.

Opinions de l'Office

Il faut décider à ce moment-ci si les critères utilisés par l'Interprovincial sont pertinents au processus de sélection de l'emplacement et s'ils sont appropriés. L'Office regrette que l'Interprovincial n'ait pas élaboré ces critères d'une manière plus rigoureuse au début du processus de sélection de l'emplacement. De fait, l'Interprovincial a elle-même indiqué dans la preuve que si c'était à refaire, elle procéderait différemment. À cet égard, toute société qui envisage construire des installations est libre, au début, d'utiliser les critères qu'elle considère appropriés d'après les circonstances. L'Office doit ensuite déterminer si les critères choisis sont acceptables, ou si des éléments importants ont été oubliés. La tâche de l'Office, ainsi que celle des parties intéressées qui souhaiteraient contester les critères, est évidemment beaucoup plus facile lorsqu'un ensemble de critères est appliqué sur une base logique. Néanmoins, si l'on peut tirer un ensemble de critères pertinents et raisonnablement complets au cours de l'analyse finale, les exigences de l'Office auront alors été respectées.

En ce qui concerne l'absence d'une étude du rapport coûts-avantages et d'une analyse du risque proprement dite, l'Office est d'avis que, malgré l'utilité de telles études et analyses, elles ne sont pas essentielles dans le cas présent. Les études du rapport coûts-avantages et les analyses de risque servent ordinairement à l'évaluation des projets d'une échelle considérablement plus grande que celui actuellement devant l'Office. Dans de tels cas, les limites inhérentes des techniques des coûts-avantages et des analyses de risque sont compensés par l'amplitude des projets. Même pour des projets d'envergure, on doit utiliser ces techniques avec circonspection et s'en servir comme un guide de jugement réfléchi et non comme un substitut à ce dernier. L'Office ne considère pas que l'absence d'une étude du rapport coûts-avantages ou d'une analyse de risque soit un élément essentiel dans l'affaire actuelle.

En ce qui a trait à une évaluation des incidences environnementales, l'Office prend note que les modalités de l'Ordonnance n° XO-1-83 exigeaient que l'Interprovincial dépose une déclaration en matière de répercussions environnementales portant sur les deux terminaux de transfert de propane. Par conséquent, l'Office ne considère pas que l'absence d'une évaluation soit critique pourvu que la preuve, étudiée ultérieurement dans les présents motifs, traite des questions importantes au niveau de l'environnement.

L'Office juge que les critères identifiés par l'Interprovincial sont acceptables pour la sélection du site. La section 2.2 des présents motifs de décision examine le processus en vertu duquel ces critères ont servi pour identifier et choisir ou rejeter des sites.

2.2 Processus de sélection du site

Comme il a été mentionné à la section 2.1, les critères de sélection du site identifiés par l'Interprovincial ont apparemment évolué, ou ont été identifiés explicitement au cours d'une période de temps, pour répondre à la nécessité de prendre des décisions d'affaires à différentes étapes du développement du projet ou pour expliquer des décisions qui avaient été prises.

Le projet avait pour objet de desservir la région de Niagara. L'Interprovincial a donc considéré la région de Finch Avenue de Toronto, la région de Brote près de la raffinerie de Shell à Oakville, la région de la jonction Millgrove dans la ville de Flamborough et la région Renforth près de Toronto (Annexe VII). Toutefois, la canalisation n° 8 se termine à la jonction Brante. Pour placer les installations de chargement par camions et par rail au-delà de la jonction Brante, vers Toronto, l'Interprovincial aurait été obligée de construire ou de louer des installations pipelinières supplémentaires. Les considérations économiques de cette exigence ont forcé l'Interprovincial à rejeter les sites à l'est de la jonction Brante.

L'Interprovincial a considéré la région de la raffinerie de Shell, adjacente à la jonction Bronte, mais l'a également éliminée en raison des coûts supplémentaires de la construction en cause. Ce site exigerait la construction d'un court embranchement entre la jonction Bronte et le site, ce qui nécessiterait de creuser sous l'autoroute Queen Elizabeth Way.

La construction de résidences à Burlington sur des lots qui s'empiètent sur l'emprise de l'Interprovincial préoccupait cette dernière; la canalisation n° 8 passait ainsi entre la clôture arrière et la porte arrière des résidences. Selon l'Interprovincial, ce facteur augmentait la possibilité de dommages causés par des tiers à la canalisation dus, par exemple, à un creusement. C'était la raison principale pour rejeter la canalisation n° 8 pour l'acheminement du propane dans cette région.

Un facteur implicite dans ce rejet de l'Interprovincial d'utiliser la canalisation n° 8 pour acheminer du propane au pied de l'escarpement de Niagara (l'escarpement) était qu'elle croyait qu'un site en haut, mais à proximité de l' escarpement, respecterait son objectif fondamental d'acheminer du propane vers la région de Niagara sans les dangers supplémentaires que poserait l acheminement du propane au-delà de l'escarpement.

Ayant rejeté tous les sites en bas de l'escarpement, la recherche fut limitée à la ville de Flamborough. Des emplacements plus à l'ouest auraient trop éloigné le projet de la région à desservir.

La demande initiale de l'Interprovincial auprès de l'Office ne portait que sur un seul emplacement dans la ville de Flamborough. Cet emplacement était contigu à la canalisation n° 8 et a un chemin de fer dans la région tarifaire de Toronto et les terrains étaient classés dans une zone industrielle ou semblaient pouvoir être reclassés. Des routes régionales ou cantonnales permettaient d'accéder au réseau routier provincial. En construisant à cet emplacement, on utilisait également au maximum les installations existantes et il ne semblait pas, du moins au début, y avoir des coûts inacceptables.

Après avoir déposé sa demande auprès de l'Office, l'Interprovincial a retenu les services d'un expert-conseil pour l'aider à traiter avec les autorités locales en ce qui a trait au développement du site. L'expert-conseil informa l'Interprovincial que les routes régionales ou cantonnales qu'utiliseraient les camions pour se rendre au site et en revenir devraient être améliorées aux frais de l'Interprovincial si cette dernière choisissait cet endroit pour y construire le terminal pour camions. Par conséquent, l'Interprovincial rechercha des sites adjacents à la route 6. En fin de compte, elle choisit un emplacement près de la route 6 pour ses installations de chargement par camions, et un autre pour ses installations de chargement par rail situées au sud de l'emplacement prévu initialement (Annexe Vlll). L'ordonnance n° XO-1-83 fut délivrée par rapport à ces deux sites, lesquels ont fait l'objet particulier de la présente audience.

Ces deux emplacements ne sont pas classés dans une zone industrielle et la preuve a clairement démontré qu'il est très peu probable que l'emplacement pour le terminal pour camions puisse être classé dans une zone industrielle. Les deux sites font partie d'une zone agricole. Bien que l'Interprovincial ait réalisé que les emplacements ne faisaient pas partie d'une zone industrielle, elle adopta le point de vue selon lequel l'utilisation prévue des terrains relevait de la commodité publique et que ce genre de service respectait les politiques de planification locale et les arrêtés municipaux et s'y rapportait.

D'autres emplacements le long de la route 6 ont été rejetés pour plusieurs raisons, par exemple, en ce qui concerne les terrains industriels situés plus au sud, ils étaient trop éloignés de la canalisation n° 8; quant aux terrains situés à un carrefour, l'accès par camion à ce point-là était jugé inapproprié; et en ce qui concerne les terrains situés à Harper Corners, ils étaient trop rapprochés d'une zone résidentielle déjà construite.

Comme on l'a vu précédemment dans ces motifs de décision, des intervenants ont critiqué la manière apparemment particulière dont la sélection de l'emplacement a évolué. Les intervenants étaient surtout d'avis que l'Offîce devrait rejeter les sites choisis par l'Interprovincial parce qu'elle n'avait pu justifier son choix sur la base d'une évaluation complète, exhaustive et conforme des sites éventuels. La municipalité régionale de Hamilton-Wentworth (la Région) s'est exprimée comme suit:

> "L'évaluation est l'appréciation des mérites comparables des différents choix. Dans la planification, le processus d'évaluation nécessite la production d'options, l'identification des intérêts, l'établissement des objectifs ou des critères d'évaluation fondés sur les intérêts touchés, la mesure des incidences et l'attribution de facteurs relatifs en échange des intérêts et objectifs contradictoires. La complexité des questions de planification d'utilisation des terres justifie fréquemment une approche rigoureuse d'évaluation.
>
> Un certain nombre de cadres de travail ont été élaborés pour rendre la tâche d'évaluation plus maniable. Ceux-ci comprennent l'analyse du rapport coûts-avantages, le bilan de la planification, la matrice des buts à atteindre, et l'évaluation environnementale."

Le groupe Flamborough Residents Against Propane (FRAP) a étudié, dans sa preuve, l'évaluation des incidences liées à une variété de critères. Comme la Région, le FRAP a fait valoir que le processus de sélection du site devrait être uniforme au niveau de l'évaluation et qu'il devrait considérer la probabilité, l'amplitude et l'incidence des répercussions. Il a précisé que les conclusions de cette

appréciation devraient être présentées dans un format qui permettrait de discuter des échanges entre les incidences et les intérêts.

Les intervenants ont également noté qu'en différentes étapes du processus de sélection de l'emplacement, l'Interprovincial a introduit différentes combinaisons de critères pour prendre des décisions; il semble, toutefois, que l'Interprovincial n'ait utilisé en aucun moment tous les critères qu'elle a énoncés pour évaluer tous les sites qui ont été envisagés.

Tel que mentionné précédemment, la préoccupation de l'Interprovincial concernant l'acheminement du propane par la canalisation n° 8 au-delà de l'escarpement devint un des critères décisifs prépondérants qui a éliminé les sites éventuels au bas de l'escarpement et qui a restreint la recherche de sites dans la ville de F1amborough. Les intervenants ont vigoureusement contesté cette décision. On a fait valoir que l'acheminement par oléoduc était un des moyens les plus sécuritaires pour transporter du propane, plus sécuritaire que le transport par camion et par wagon-citerne lesquels devraient, selon le projet de l'Interprovincial, acheminer le propane de Flamborough à la région de Toronto. On a également montré que la crainte de l'Interprovincial quant aux conséquences d'une fuite de propane dans la région de Burlington ne reposait sur aucune logique, car l'Interprovincial a reconnu que cette crainte n'était pas fondée sur une évaluation objective qu'un tel problème survienne. On a, de plus, fait valoir que la position de l'Interprovincial présentait des contradictions puisqu'elle n'avait pas montré que l'emplacement de ces installations dans la ville de Flamborough était plus acceptable du point de vue de la sécurité du public que leur emplacement dans Burlington ou Oakville.

Les mérites relatifs pour placer les installations dans la région de la raffinerie de Shell à Oakville ont soulevé beaucoup de discussions au cours de l'audience. Dans l'analyse finale, la preuve du témoin en matière de sécurité pour la ville de Flamborough/la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth (la Ville/Région) a indiqué qu'en plaçant les installations de chargement par camions et par rail dans la région de la raffinerie de Shell, il faudrait construire un nouveau pipeline partant de la région de la jonction Millgrove pour éviter une région déjà construite dans Burlington. Étant donné la proximité des résidences de la canalisation, le témoin trouvait inacceptable que la canalisation n° 8 serve actuellement pour le transport de pétrole brut, et encore moins pour le transport de propane.

Opinions de l'Office

Pour commencer, l'Office souhaite préciser que la méthode suivie par l'Interprovincial en ce qui concerne la sélection de l'emplacement ne représente pas un modèle à imiter. L'Interprovincial a déclaré comme on l'a vu précédemment que si c'était à refaire, elle procéderait différemment.

Quelles que soient les critiques à l'égard de la méthode utilisée par l'Interprovincial, la question principale est de savoir si la décision de ne pas étendre le transport du propane au-delà de l'escarpement est justifiée. L'Office n'a pas besoin d'une analyse de risque pour se rendre compte que les conséquences qu'entraînerait une fuite de propane de la canalisation n° 8 dans les régions habitées de Burlington pourraient être importantes, et qu'il faudrait éviter cette situation autant que possible. Quoique c'est un risque qui peut être accepté dans certaines circonstances, il n'est pas nécessaire de le prendre dans le cas présent. Le problème concernant les résidences dont les lots empiètent sur l'emprise constitue un argument contre l'utilisation de la canalisation n° 8 pour le

service de propane dans cette région. Selon l'Office, la construction d'une nouvelle canalisation n'est pas une solution pratique. Par conséquent, il considère que la décision de l'Interprovincial de rejeter les emplacements situés au bas de l'escarpement sont raisonnables et acceptables dans le cas actuel.

L'Office reconnaît que l'Interprovincial doit démontrer qu'elle a choisi les sites proposés parmi un ensemble d'options raisonnables, en se basant sur des critères pertinents et raisonnablement complets. L'Office est convaincu, toutefois, que même si la méthode de l'Interprovincial pour choisir le site n'est pas exemplaire, la preuve montre que c'est une méthode logique et progressive. L'Office juge que les critères et le processus de sélection de l'emplacement sont adéquats et qu'ils expliquent raisonnablement bien la sélection des sites proposés. L'Office n'est, par conséquent, pas disposé à considérer les emplacements proposés comme étant inacceptables pour les seuls motifs que le processus de sélection était imparfait.

Le restant de ces motifs de décision porte sur les emplacements proposés par l'Interprovincial, à savoir s'ils doivent et peuvent être utilisés comme site pour des stations de transfert de propane d'après les critères établis précédemment dans les présentes.

Chapitre 3
Questions d'utilisation des terres

3. l Service public par rapport à un développement industriel/commercial

L'une des questions relatives à la planification qui fut soulevée au cours de l'audience était de savoir si les installations proposées seraient considérées comme un service public selon les définitions statutaires ou comme un développement industriel/commercial. En catégorisant ces installations comme un service, elles seraient exemptes des politiques et des programmes applicables au niveau local et régional, étant donné que ces documents exemptent spécifiquement les services publics de toute application ou ne mentionnent rien sur cette question. Caractérisées comme développement industriel/commercial, ces installations créeraient un conflit au niveau de l'utilisation des terres projetée par rapport aux politiques et aux programmes existants au niveau local et régional et, si les installations relevaient d'une compétence provinciale, l'autorité qui doit les approuver prendrait ces facteurs en considération.

L'Interprovincial a adopté le point de vue selon lequel les installations devraient être considérées comme un service, en se fondant sur la fonction auxiliaire de celles-ci par rapport au pipeline. Pendant l'étude de sites pour l'installation par rapport aux plans locaux et régionaux, l'Interprovincial fut incapable de trouver des dispositions spécifiques en matière de politique quant au site ou au développement.

La Ville/Région a abordé la position de l'Interprovincial à trois points de vue. Elle a fait remarquer que si l'Interprovincial considérait son projet comme un service, pourquoi cherchait-elle au début des terrains classés dans une zone industrielle pour les situer. Tout en signalant que les services publics ne sont pas tenus de demander des modifications au zonage et au plan officiel, la Ville/Région précisa que les dispositions à titre de renseignements dans le plan officiel recommandent que les décisions quant à l'emplacement d'un service considèrent les répercussions de ce dernier sur le caractère et les agréments d'une région. La Ville/Région a présenté également deux points de vue de planistes en ce qui concerne les installations projetées. Ces derniers ont signalé que ces installations ne sont pas un service, mais plutôt un aménagement industriel/commercial ou de gros et que, par conséquent, elles auraient été considérées comme telles si les responsabilités en matière d'approbation respectaient la Loi sur la planification de l'Ontario de 1983 (Planning Act of Ontario, 1983).

Opinions de l'Office

L'Office est d'avis que l'ordonnance nº XO-1-83 ne peut être confirmée ou rejetée d'après le classement en matière de planification d'utilisation des terres des installations projetées. Le classement qui serait approprié en vertu des lois provinciales est, dans ce cas-ci, une question hypothétique, dont l'Office n'a pas à décider. Ce dernier rendra sa décision quant à l'opportunité des emplacements d'après les renseignements qu'il possède. Pour arriver à sa décision finale, l'Office prendra en considération les Lois applicables locales, régionales et municipales.

3.2 Plan officiel et zonage

L'Interprovincial a signalé, dans sa demande, qu'un des critères pour choisir l'emplacement était la zone industrielle ou la possibilité d'un rezonage. Le choix initial de la propriété Cetinski qui était classée en partie dans une zone industrielle générale, tenait compte de ce critère. De plus, au cours de l'audience, on a montré que l'Interprovincial préférait à cette étape-ci une classification industrielle et que ses agents fonciers avaient étudiés le zonage pertinent des propriétés éventuelles.

La Ville/Région a montré dans sa preuve que les emplacements définitifs choisis n'étaient pas, en fait, classés dans une zone industrielle; les deux sites projetés sont désignés et classés dans une zone agricole. Les utilisations projetées de ces sites ne seraient pas autorisées d'après le plan officiel ni l'arrêté municipal du zonage. La Ville/Région a aussi indiqué que d'autres installations dans la ville étaient classées dans une zone appropriée. La Ville/Région a, de plus, fait valoir que l'Office, à titre d'organisme principal dans cette demande, devrait assumer les rôles et les responsabilités du ministère des Affaires municipales et du logement (MAH) en ce qui concerne les considérations relatives à cette modification de l'utilisation des terres.

Opinions de l'Office

L'Office prend note que les désignations de l'utilisation des terres selon les plans officiels ne sont pas définitives et qu'elles peuvent être modifiées s'il le faut. Il considère que même si l'utilisation des emplacements pour des stations de transfert du propane ne respecte pas le plan officiel et le zonage (si les emplacements sont destinés à un usage industriel plutôt qu'à un usage de service), cela ne justifie pas, en soi, un rejet. L'Office prend note que la Ville/Région peut reconnaître les usages prévus, si elle le veut, et qu'elle peut les désigner en conséquence dans ses plans officiels et dans ses arrêtés municipaux relatifs au zonage. L'Office ne croit pas que son approbation, ou que la désignation ultime par la municipalité de ces installations, ne compromettrait en aucune façon les politiques de planification de la ville ou de la région.

3.3. Comparaison entre les installations distinctes et les installations combinées

Afin de réduire les coûts relatifs au terrain et de restreindre le camionnage sur les routes de la ville et de la région, l'Interprovincial a changé les installations combinées initialement demandées pour des installations distinctes de chargement par camions et par rail.

D'après l'Interprovincial, l'emplacement choisi pour le chargement par camions offre un écran naturel pour les usagers de la route et une zone tampon pour les propriétés adjacentes. Le terminal pour rail fut présenté comme un élément linéaire, situé en bordure de la voie ferrée, ce qui ne créerait qu'un trafic associé au déplacement des employés travaillant à ce site et qui n'aurait que peu ou pas d'incidences sur les propriétaires adjacents. L'Interprovincial était d'avis, comme l'a exprimé son expert-conseil, que le doublage des installations serait excellent du point de vue de la planification.

La Ville/Région a indiqué que le caractère rural et les agréments de la ville seraient touchés par la présence d'une installation de transfert de propane. Elle a signalé que le doublage de l'installation

augmenterait les incidences relatives à prendre en considération, ainsi que le nombre de résidents touchés par ce projet.

Opinions de l'Office

D'après la preuve qui lui a été présentée, l'Office n'est pas convaincu que le caractère et les agréments de la ville seront compromis par les développements proposés. L'Office constate que l'Interprovincial a choisi deux sites dans une région beaucoup moins habitée et que le public en général n'en verra que très peu. En outre, l'Office accepte le point de vue de l'Interprovincial selon lequel le choix d'un emplacement adjacent à la route 6 réduira le trafic de camions de propane sur les routes de la ville et de la région. L'Office est d'avis qu'il est préférable d'avoir un accès direct à une route provinciale lorsqu'on tient compte des volumes de trafic de camion que génère le terminal pour camions.

3.4 Aménagement sur des terres agricoles

L'Interprovincial a obtenu des options pour l'aménagement des installations projetées de chargement par rail et par camions sur des terrains qui étaient classés zones agricoles dans le plan local officiel. L'Interprovincial a soumis des renseignements à l'effet que les terres de l'emplacement du terminal pour rail étaient classées selon l'Institut de pédologie de l'Ontario pour la production des récoltes de grande culture des classes 1 et 2** et qu'elles étaient actuellement exploitées. Les terres de l'installation projetée du terminal pour camions avaient surtout un potentiel agricole de classe 2 et elles étaient actuellement boisées et un pâturage abandonné. En ce qui concerne le terminal de camions, la preuve a montré qu'en 1954, une partie de la propriété avait servi à la culture du foin. Des travaux de drainage importants seraient nécessaires pour ramener le niveau de productivité de cette propriété à celui de 1954.

L'étude de la preuve par les intervenants a porté sur le fait que les installations projetées ne respectaient pas les exigences du zonage et du plan officiel. Le potentiel agricole n'était pas contesté.

** Rapport n° 32 de l'Institut de pédologie de l'Ontario

Classe l

Les sols de la classe 1 ne comportent aucune limitation importante dans leur utilisation culturale. Leur topographie va d'un sol à niveau à une pente douce. Ces sols sont profonds, bien ou impartaitement drainés, ont une bonne capacité de retention d'eau et sont assez bien pourvus d'éléments nutritifs. Ils sont faciles à maintenir en bon labour et subissent peu de dommages par l'érosion. Leur niveau de productivité est élevé pour un choix étendu de grandes cultures (y compris le foin, le blé d'automne, l'avoine, l'orge et le maïs).

Classe 2

Les sols de cette classe comportent des limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures ou qui imposent des pratiques modérées de conservation. Ils ont une bonne retention d'eau, possèdent une fertilité naturelle élevée ou répondent très bien à la fertilisation.

Les limitations sont dues à l'une des caractéristiques suivantes: érosion modérée (E), pierrosité (P), structure de la perméabilité (D), faible fertilité (f), excès d'eau (W), manque d'humidité (M).

Opinions de l'Office

L'Office prend note que si le projet se poursuivait, l'aménagement du terminal par rail prendrait 4,6 ha de terres agricoles tandis que celui du terminal pour camions prendrait 3,0 ha de terres qui pourraient être destinées à la culture. Quoique qu'il accepte les politiques provinciales et municipales qui stipulent que les terres agricoles de haute qualité doivent être protégées, l'Office n'est pas convaincu que le site du terminal pour camions soit d'une telle qualité. L'Office est d'avis qu'une politique de conservation ne devrait pas, dans tous les cas, exclure le développement. L'Office estime que l'occasion d'aménagement que présente la proximité des propriétés de la canalisation no 8 et le fait que les propriétés sont des terrains actuellement enregistrés (donc qui ne requièrent pas de séparation ni de division de terres agricoles existantes) justifient l'empiètement d'une petite partie des terres agricoles pour les fins proposées.

3.5 Construction sur des terrains sensibles aux inondations

La question de permettre la construction du terminal pour camions dans la région de la plaine inondable et de la source d'un affluent du ruisseau Grindstone a reçu beaucoup d'attention au cours de l'audience. L'Interprovincial a signalé qu'au début, elle n'avait pas étudié cette question. Toutefois, dans une preuve qu'elle présenta subséquemment, elle indique en avoir discuté avec le personnel de l'Office de protection de la nature de la région de Halton (HRCA), organisme provincial chargé du contrôle de l'aménagement de ces régions, et qu'un plan de développement acceptable auprès de HRCA pourrait être conçu. À cette fin, l'Interprovincial avait fourni un plan du site projeté et une étude sur les eaux pluviales à l'HRCA.

Interrogée sur ce qu'elle pensait être le meilleur usage pour la région, la Ville/Région a signalé que, du point de vue de la gestion des ressources, la région servirait mieux comme marécage, faisant partie des sources du bassin du ruisseau Grindstone.

D'après la preuve présentée par l'HRCA au cours de l'audience, M. Hitchcock a témoigné que, d'après lui, l'HRCA n'approuverait aucun aménagement de cette nature. Il a signalé que cette considération, ainsi que d'autres, l'emporterait sur les considérations de coût d'un autre site.

L'HRCA a présenté une preuve démontrant qu'elle administre le règlement 164 R.R.O. 1980*, lequel contrôle les travaux de remplissage, de construction et de modification des cours d eau dans tout le bassin-versant de l'HRCA. L'organisme a indiqué qu'en ce qui concerne quatre autres projets de développement privé du site projeté, il avait informé les promoteurs que, normalement, un permis de développement leur serait refusé. L'HRCA a toutefois indiqué que si l'Interprovincial pouvait réduire la taille de l'installation proposée et la situer sur un monticule de la propriété, l'approbation du projet pourrait être considérée.

---

* Anciennement Ontario Regulation 272/72 Appelé maintenant Régulation l64, R.R.O. l980 (Traduction libre) Un règlement établi en vertu de la Conservation Authorities Act, contrôlant les travaux de remplissage, de construction et de modification des cours d'eau dans tout le bassin-versant de l'Office de protection de la nature de la région de Halton.

L'HRCA a de plus fait remarquer qu'en permettant cet aménagement projeté, elle subirait davantage de pression en vue d'autoriser d'autres développements du secteur privé sur des terrains semblables.

Opinions de l'Office

L'Office reconnaît le mandat de l'HRCA mais, dans les circonstances actuelles, il est d'avis que la société peut mettre en oeuvre des mesures satisfaisantes pour l'entretien d'ouvrages de retenue et le contrôle de l'eau.

3.6 Utilisation future des terres dans les environs

Dans le choix des emplacements, l'Interprovincial était au courant des utilisations des terres adjacentes. De fait, l'Interprovincial a considéré la séparation des terres contiguës et l'emplacement d'une zone 1 dans le processus de sélection. Quoiqu'il n'y a eu aucun rapport officiel décrivant les objectifs, les politiques et les arrêtés municipaux des gouvernements locaux et régionaux, l'expert-conseil en planification a conseillé l'Interprovincial sur ces questions. Il a également produit une carte de l'utilisation des terres actuelles dans les alentours des emplacements projetés. L'Interprovincial n'a, cependant, pas été informée de toutes les politiques concernant la croissance future.

La Ville/Région a fait valoir que le demandeur aurait dû, au cours de la planification d'un nouveau projet, examiner les conséquences de ce projet sur les intérêts et les droits des résidents et propriétaires fonciers actuels, particulièrement des propriétaires qui ont investi ou qui prévoient le faire, dans la collectivité en plein essor de Harper Corners, ainsi que les effets du changement éventuel d'un aménagement agricole et rural à un développement orienté vers l'industrie.

La Ville/Région a présenté une preuve montrant que l'Urban Settlement Area de Harper Corners, située au nord de l installation projetée pour le terminal pour camions, avait préparé un plan de subdivision en attendant un développement. Ce plan montrait une partie des activités d'aménagement prévu à l'est de la route 6. La Ville/Région a de plus indiqué que si le projet de terminal pour camion se concrétisait, les politiques concernant l'expansion des zones urbaines devraient être revues quant à l'opportunité de cette expansion.

La Ville s'inquiétait que l'approbation et l'aménagement des installations projetées influenceraient les décisions futures portant sur les projets d'aménagement rural-industriel dans cette région. Elle a indiqué qu'elle étudiait actuellement un projet d'un parc rural-industriel sur des terres adjacentes à l'installation projetée pour le chargement par rail. Le personnel de planification de la ville s'élevait contre ce projet pour, entre autres, les raisons suivantes:

i) la désignation actuelle d'un parc industriel de 202 ha à Clappisons Corners;

ii) l'étude d'une autre désignation de zone industrielle située au nord de la ville; et

iii) les objections et les préoccupations des organismes provinciaux.

La Ville a indiqué que l'approbation d'un projet en mettrait d'autres en branle. Si le terminal pour rail était construit, il serait plus difficile de justifier devant la Commission des Affaires municipales de l'Ontario (OMB) la position de la municipalité quant à ce parc industriel-rural.

À l'appui de la position de la Ville/Région en ce qui concerne les projets d'expansion industrielle futurs, le FRAP a fait valoir que les installations projetées attireraient d'autres usagers industriels dont les systèmes de production demanderaient de vastes quantités de propane. Ces industries pourraient jouir de la proximité des installations de distribution en gros.

Opinions de l'Office

L'Office accepte les critères de l'Interprovincial pour situer ses installations dans une zone 1. Quoique les régions sont de nature rurale et classées dans une zone agricole, l'Office est d'avis que les sites prévus seraient l'endroit où les droits et investissements des propriétaires adjacents seraient le moins touchés. L'Office prend note qu'une seule résidence serait adjacente à chacune des installations projetées. L'Interprovincial a commencé les négociations avec les propriétaires pour l'achat de la propriété adjacente au site du terminal pour camions; en outre, dans sa demande modifiée, l'Interprovincial avait inclus des fonds pour obtenir la propriété adjacente au site du terminal par rail si cela était opportun.

L'Office ne croit pas que le projet touchera sérieusement la croissance résidentielle future dans la région de Harper Corners. Pour arriver à cette opinion, l'Office a pris en considération la dimension de l'installation projetée (16,7 ha) et les dimensions typiques des lots des développements dans les zones rurales. L'Office est d'avis que de grands terrains ruraux peuvent être placés à côté des installations, sans en diminuer la qualité. Cette détermination peut être faite et contrôlée par les municipalités en cause et, d'un manière ou d'une autre, la décision d'achat sera celle des investisseurs futurs qui devront être au courant de l'utilisation des terres adjacentes.

En ce qui concerne l'expansion du développement industriel futur, l'Office prend note que le contrôle relève, de manière générale, de la municipalité. L'Office est d'avis que la nature spéciale et les besoins des installations projetées ne seront pas des facteurs de discrimination pour l'approbation ou le refus des applications industrielles futures par la municipalité. Qui plus est, l'OMB devrait facilement comprendre la nature et les besoins des installations projetées, dans l'éventualité qu'un projet futur lui soit soumis par le secteur privé.

Chapitre 4
Environnement

4.1 Rapport environnemental

Les experts-conseils en environnement de l'Interprovincial, Ecoplans Ltd. (Ecoplans), ont témoigné à l'effet que le rapport environnemental sur les terminaux pour camions et pour rail était fondé sur les articles pertinents de la partie Vl de l'annexe des Régles de pratique et de procédure de l'Office (Partie Vl).

Ecoplans a signalé qu'elle avait étudié les facteurs considérés comme les plus importants au niveau de la conception et de l'exploitation des installations.

Les experts-conseils ont reconnu que le rapport initial n'incluait pas une étude des autres emplacements, ni une analyse approfondie des répercussions environnementales éventuelles ou probables aux alentours du site. Ils étaient au courant que l'Office avait approuvé les deux emplacements avant de rédiger le rapport.

Ecoplans a témoigné qu'à son avis, le rapport constituait une évaluation raisonnable des principales questions. Elle était d'accord que la demande de renseignements supplémentaires faite avant la fin de l'audience 1983 était raisonnable.

Afin d'éviter ou d'atténuer toute répercussion environnementale importante suite à la construction et à l'exploitation des installations de chargement par camion et par rail, Ecoplans a inclus un chapitre de recommandations dans son rapport (Annexe IX).

Le témoin en matière de politique de l'Interprovincial a affirmé que celle-ci s'engagerait à suivre ces recommandations.

L'HRCA, le FRAP et la Province de l'Ontario (la Province) s'inquiétaient du fait que les sites des terminaux de camions et de rail avaient été approuvés par l'Office avant la rédaction du rapport d'Ecoplans. Selon ces organismes, il aurait fallu déposer le rapport en même temps que la demande et l'inclure au processus de sélection du site à titre d'étude sur les répercussions environnementales.

Plusieurs intervenants, y compris le FRAP et l'HRCA, ont indiqué que le rapport ne respectait pas entièrement les exigences visées à la partie VI.

Dans son plaidoyer final, la Province a signalé qu'elle s'opposait au projet; elle stipula, toutefois, ainsi que d'autres intervenants, que si le projet était accepté, l'Interprovincial devrait suivre les diverses recommandations environnementales avancées par Ecoplans ainsi que tout engagement additionnel fait par l'Interprovincial au cours de l'audience.

Opinions de l'Office

L'Office est convaincu que le rapport d'Ecoplans, y compris les réponses aux demandes de renseignements supplémentaires, traite suffisamment des principales questions environnementales. L'Office considère que les mesures d'atténuation environnementale comprises dans le rapport devraient assurer un niveau suffisant de protection de l'environnement pendant la construction et l'exploitation des installations projetées.

L'Office exigerait que l'Interprovincial dépose, pour son approbation, un programme de gestion environnementale pour les terminaux proposés pour camions et rail. Ce programme devrait inclure les politiques de gestion de l'Interprovincial en ce qui concerne les recommandations du rapport d'information sur l'environnement d'Ecoplans.

4.2 Incidences sur le voisinage du site

Ecoplans a déclaré ne pas avoir évalué sévèrement la possibilité de répercussions sur le voisinage du site lorsqu'elle préparait le rapport environnemental car elle n'avait pas été engagée pour le faire. Elle a précisé spécifiquement qu'aucune étude en profondeur n'a été réalisée pour déterminer les incidences possibles sur le ruisseau Grindstone suite à l'aménagement du site pour le chargement par camions. Ecoplans a affirmé qu'elle a étudié les emplacements pour le chargement par camions et par rail et, d'après son jugement professionnel, il ne devrait y avoir aucune incidence environnementale importante dans les alentours du site en raison de la construction ou de l'exploitation de ces installations de propane. Quant à l'emplacement du terminal pour camions, Ecoplans estimait qu'il n'y aurait pas d'interaction importante entre cet emplacement et les zones en aval (c'est-à-dire le ruisseau Grindstone) car ils ne sont reliés que par un cours d'eau intermittent. Quant au site du terminal pour rail, Ecoplans a indiqué qu'il n'existait qu'une faible probabilité d'interaction avec les régions avoisinantes, puisque le drainage à l'emplacement ne serait pas considérablement modifié.

Le FRAP, le CROP, l'HRCA et la Province s'inquiétaient des possibilités d'incidences dans le voisinage de l'emplacement. D'après ces organismes, l'Interprovincial aurait dû examiner en profondeur la possibilité d'incidences dans le voisinage de l'emplacement, suite à la construction et à l'exploitation des installations de chargement par camions et par rail. Les études se sont limitées à l'emplacement, empêchant ainsi de déterminer avec précision les sortes d'incidences qui pourraient survenir dans les alentours de l'une ou l'autre station.

L'HRCA faisait particulièrement allusion au ruisseau Grindstone. Dans son mémoire, elle indiquait que le débit de base de ce ruisseau situé en aval de l'installation prévue pour le terminal pour camions, pourrait diminuer une fois la construction terminée. Le ruisseau Grindstone fournit actuellement une partie de l'eau nécessaire à l'usine d'épuration située à Waterdown et aux jardins maraîchers et pépinières installés dans cette région.

Opinions de l'Office

Après étude de la preuve présentée, l'Office est convaincu que l'aménagement des installations de propane entraînerait des répercussions environnementales minimales sur les régions avoisinantes. En dépit de ce point de vue général,

l'Office constate que le cours d'eau principal situé au terminal pour camions, (un affluent du ruisseau Grindstone) se remplit pendant les crues du printemps, faisant ainsi un lien avec le ruisseau Grindstone. L'Office exigerait que l'Interprovincial garantisse que la construction et l'exploitation du terminal pour camions ne modifient pas le régime du débit de l'affluent de manière à toucher négativement les utilisateurs d'eau et les ressources biologiques situées le long du ruisseau Grindstone.

L'Office prend note qu'il y aura peu ou aucune modification à apporter au système de drainage au site du terminal pour rail et, par conséquent, les incidences sur le voisinage du site devraient être gardées au minimum.

4.3 Drainage et terrains à risque

Ecoplans a confirmé que les crues du printemps envahissent partiellement ou totalement le site du terminal pour camions. Quoique la majeure partie du site à aménager se situe au-dessus du niveau d'inondation de 50 ans, il se situe en bas du niveau d'inondation de 100 ans.

Ecoplans a déclaré que l'affluent qui traverse l'emplacement du terminal pour camions a été considérablement modifié par les activités agricoles et qu'il sert maintenant de fossé d'écoulement pour la région située au nord et à l'est.

Ecoplans a expliqué que si l'emplacement de chargement des camions était mieux drainé, la qualité des arbres serait meilleure parce que certaines régions sont actuellement trop marécageuses pour une croissance optimale des arbres.

En plus du fossé principal qui traverse le site du terminal pour camions, d'autres fossés s'écoulent à l'arrière de la propriété. Ecoplans a précisé que certains agriculteurs qui habitent en amont de l'emplacement du terminal pour camions ont besoin de ces fossés pour éliminer l'excès d'eau de leur propriété. Ecoplans a réalisé l'importance de ces fossés pour les agriculteurs avoisinants et elle a recommandé que la fonction de drainage du site soit maintenue. Ecoplans a signalé qu'une composante principale du plan final devrait être la négociation avec les propriétaires fonciers adjacents afin d'étudier tous les fossés qui s'écoulent vers l'emplacement du chargement par camions ou de celui-ci. Le témoin en matière de politique de l'Interprovincial a accepté cette recommandation.

Au cours de l'audience, l'HRCA s'est fortement opposée à l'aménagement du terminal pour camions parce que cet emplacement est susceptible à une inondation une fois par cent ans et qu'il est considéré marécageux à l'exception d'un à 1 1/2 ha. Actuellement, l'emplacement sert de source du marais au ruisseau Grindstone.

L'HRCA a affirmé que depuis 1972 elle administre le règlement 164 R.R.O., 1980, ainsi que le règlement précédent, conçu pour contrôler la construction dans les marais et dans les terres sensibles aux inondations. Les débits de base du ruisseau Grindstone ont considérablement diminué depuis quelques années et le remplissage des terrains marécageux, ou la construction dans ceux-ci, pourrait réduire davantage le bassin d'origine du ruisseau Grindstone.

L'HRCA a indiqué qu'elle s'efforçait de contrôler le développement dans les zones de sources d'eau, parce que l'effet cumulatif de développement pourrait augmenter le risque d'inondation et réduire les débits normaux.

Plusieurs intervenants ont affirmé que l'Interprovincial aurait dû considérer d'autres terrains qui ne sont pas sensibles aux inondations et qui ne sont pas dans des zones de sources. Les intervenants ont stipulé qu'un changement dans l'utilisation des terres comme ce qui est proposé pour l'emplacement du terminal pour camions, entraînerait un changement dans les caractéristiques de l'écoulement de la propriété, ce qui pourrait toucher en fin de compte les utilisateurs en amont et en aval, particulièrement ceux qui s'occupent d'agriculture.

Quoique l'HRCA ne connaissait pas entièrement tous les fossés du site de chargement par camions, elle a affirmé que le fossé principal qui divise la propriété dans une direction est-ouest fournit une sortie pour l'eau dans la région agricole située au nord et à l'est de l'emplacement.

Opinions de l'Office

En se fondant sur la preuve présentée, l'Office est d'avis que le réseau de drainage actuel, à l'emplacement du terminal pour camions, devrait demeurer essentiellement le même puisqu'il n'y a pas de projet en vue d'un aménagement permanent pour la région de ces fossés.

Afin d'obtenir un système de drainage efficace pendant et après les travaux de construction au site du terminal pour camions, l'Office encouragerait l'Interprovincial à consulter les propriétaires fonciers avoisinants, particulièrement ceux qui ont des exploitations agricoles en amont du site.

4.4 Eau de fonds et puits d'eau

Ecoplans a affirmé que la construction et l'exploitation d'un terminal pour camions ou pour rail ne devraient pas gêner la qualité ni la quantité d'eau dans les puits avoisinants domestiques. Elle a précisé que le puits le plus près du site du terminal pour rail se situe à plus de 200 m, tandis que celui le plus près de l'installation de chargement par camions est à environ 180 m. La plupart des puits, dans la région des deux sites, s'alimentent d'une nappe phréatique qui ne sera pas touchée par la construction des installations projetées.

Au cours des travaux d'excavation des bassins de protection contre l'incendie de chaque site, il pourrait y avoir une baisse locale du niveau hydrostatique. Ecoplans a expliqué que les nappes phréatiques plus profondes qui alimentent les sources d'eau domestiques ne devraient pas être touchées. Elle a également précisé que plusieurs bassins d'exploitation agricole ont été creusés dans le voisinage des emplacements des terminaux pour camions et pour rail et rien n'indique que ces bassins ont une incidence sur l'approvisionnement en eau pour des fins domestiques.

Ecoplans a expliqué que le genre de sol que l'on retrouve dans la région et les marécages, tels ceux qui caractérisent le site du terminal pour camions, devraient atténuer tout danger possible de contamination de l'eau de fonds. Qui plus est, les débits principaux de l'eau de fonds s'écoulent de l'ouest et du nord, et non de l'est où sera construit le terminal pour camions. Les gradients

hydrauliques que l'on retrouve dans la région suggèrent, en général, un mouvement relativement lent des eaux souterraines.

L'HRCA, le FRAP et d'autres intervenants ont exprimé leur préoccupation quant à la possibilité d'une contamination des eaux souterraines et des puits associés. La Ville/Région a fait valoir que le terminal pour camions constitue un risque certain de détérioration de l'approvisionnement en eau. Le FRAP a fait remarquer que l'Interprovincial n'avait pas suffisamment évalué le réseau des eaux souterraines, et qu'elle n'avait pas analysé la nature et la portée probable des répercussions sur l'eau de fonds lorsque les bassins de protection contre l'incendie se remplissent.

L'HRCA partageait la même inquiétude que plusieurs autres intervenants en ce qui concerne la baisse possible de la nappe phréatique en raison de l'excavation des bassins.

La Ville/Région et le FRAP ont tous deux recommandé que l'Interprovincial effectue une étude sur les puits avant, pendant et après les travaux de construction et que tout problème ayant rapport aux puits avoisinants qui peut être attribuable à la construction et à l'exploitation de ces installations soit immédiatement corrigé par l'Interprovincial.

Opinions de l'Office

D'après la preuve présentée à l'audience, l'Office conclut que l'Interprovincial a suffisamment évalué les répercussions sur le réseau des eaux souterraines, en terme de qualité et de quantité. L'Office est d'avis que la construction et l'exploitation des deux installations ne devraient entraîner que des interruptions provisoires mineures, s'il y en a, de l'eau de fonds et des puits d'eau associés.

Toutefois, l'Office réalise que les travaux d'excavation et de remplissage des bassins pourraient entraîner une baisse locale temporaire de la nappe phréatique. En raison de cette possibilité, l'Office accepte l'engagement de l'Interprovincial à réaliser une étude sur les puits avant, pendant et après les travaux de construction et à prendre toute mesure nécessaire pour corriger les problèmes d'approvisionnement en eau pour les résidences avoisinantes.

L'Office exigerait également que l'Interprovincial mette sur pied une stratégie de confinement sur place pour la gestion des produits contaminés.

4.5 Bruit

Ecoplans a précisé qu'elle avait évalué le bruit d'ambiance existant à l'emplacement des terminaux pour camions et pour rail et qu'elle avait prévu les niveaux anticipés de bruit qui seraient associés à ces installations. Ecoplans a, en outre, déclaré qu'il pourrait y avoir des niveaux de bruit relativement élevés pendant la construction du projet, tel le bruit des camions qui entrent ou qui sortent de l'enceinte ou des moteurs qui tournent au ralenti.

En se servant de données fournies par la Société canadienne d'hypothèque et de logement, Ecoplans a affirmé que les niveaux actuels de bruit pour la route 6 placeraient les résidences dans une "catégorie normalement inacceptable". D'après elle, l'exploitation du terminal pour camions ne devrait pas

contribuer de façon importante à l'augmentation du niveau de bruit ambiant qui caractérise actuellement la région.

En se servant des facteurs applicables pour estimer le bruit relatif au chemin de fer, Ecoplans a calculé que le niveau de bruit opérationnel que devrait subir les propriétaires fonciers adjacents à l'emplacement ferroviaire devrait être considéré acceptable.

Ecoplans a recommandé que le bruit se rapportant aux travaux de construction devrait être limité aux heures régulières de travail. Pour minimiser le bruit au terminal pour camions pendant son exploitation, elle a suggéré de maintenir la densité de la végétation boisée qui entoure l'installation prévue et, même, de l'augmenter; d'installer la machinerie, telle que les pompes ou les compresseurs, dans un lieu clos et de surveiller sur place les niveaux de bruit, pendant la période initiale d'exploitation.

Ecoplans a indiqué qu'il faudrait considérer l'installation de talus ou d'une forme quelconque de clôture en vue de réduire le bruit si ce dernier constitue un problème pendant l'exploitation du terminal pour rail.

Plusieurs intervenants ont affirmé que l'Interprovincial n'avait pas réalisé d'études appropriées sur le niveau de bruit à chacune des installations projetées. Selon le FRAP, la preuve montrait clairement que la résidence située la plus près du site du terminal pour camions serait assujettie à des niveaux de bruit inacceptables lorsque les camions de propane "démarrent et embrayent". De l'avis du FRAP, l'analyse sur le bruit réalisée par Ecoplans était incomplète et peu concluante.

La Ville/Région a indiqué que le niveau de bruit n'avait pas été calculé sur des emplacements comparables aux stations de transfert projetées, tandis que la Province a formulé un commentaire sur l'absence de mesure de l'intensité du bruit à l'installation par rail.

Opinions de l'Office

L'Office a examiné toute la preuve et il est d'avis que le niveau de bruit associé à l'exploitation des installations de chargement par camions et par rail ne devrait pas accroître sensiblement le bruit d'ambiance existant. On ne pourra confirmer ce fait que lorsque les installations seront exploitées. La preuve montre qu'il existe des manières d'atténuer tout problème de bruit, le cas échéant.

L'Office réalise que, pendant la Phase de construction, il y aurait des niveaux de bruit plus élevés que pendant que l'exploitation normale des installations. Il accepte l'engagement de l'Interprovincial de maintenir et, si possible, d'augmenter le boisé qui entoure l'emplacement du terminal pour camions, de placer les sources de bruit, telles les compresseurs, dans des endroits clos et de restreindre les activités de construction aux deux emplacements aux heures régulières de travail. En outre, l'Office exigerait que l'Interprovincial élabore un programme de surveillance du bruit pour les résidences situées à moins de 200 mètres de l'installation ferroviaire proposée. Les résultats de ce programme devraient être présentés à l'Office, aux fins de son approbation, dans les six mois après avoir obtenu l'autorisation de mise en service. Si les niveaux de bruit à

l'emplacement ferroviaire sont plus élevés que prévus, l'Interprovincial devra prendre les mesures nécessaires pour réduire le bruit à des niveaux acceptables.

4.6 Zone écologiquement sensible

En ce qui a trait à la zone écologiquement sensible de la forêt et de la faune de Haysland (la forêt Haysland), qui s'étend à l'ouest du terminal projeté pour camions, Ecoplans a affirmé qu'il y aurait peu ou pas de répercussions environnementales attribuables à la construction ou à l'exploitation du terminal. D'après elle, la forêt Haysland est trop éloignée pour être touchée par le terminal pour camions et elle n'y est pas reliée par un cours d'eau permanent. Tout en discutant des divers critères et des méthodes de sélection utilisés par Ecologistics Ltd. pour identifier la forêt Haysland comme une zone écologiquement sensible, Ecoplans a cité une phrase du rapport d'Ecologistics Ltd. soulignant que "... les gradients hydrauliques suggèrent un mouvement relativement lent de l'eau de fonds ... de l'ouest et du nord-ouest dans la zone sensible ...". L'emplacement du terminal pour camions est situé à l'est de la forêt Haysland.

Ecoplans a admis qu'il y avait une vague possibilité que la forêt Haysland soit un peu pertubée pendant les mois pluvieux de l'année alors que le ruisseau intermittent, qui traverse l'emplacement projeté pour les installations de chargement par camion, se remplit d'eau.

Selon le rapport rédigé par Ecologistics Ltd., la zone écologiquement sensible du marais Carlisle (le marais Carlisle), qui est située en face du terminal projeté pour rail, est particulièrement sensible aux changements hydrologiques. Cependant, selon Ecoplans, puisqu'il faudra modifier légèrement le réseau de drainage à l'emplacement ferroviaire, il ne devrait y avoir peu ou pas d'incidences environnementales sur les zones avoisinantes telles le marais Carlisle.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur préoccupation à l'effet que la forêt Haysland et le marais Carlisle pourraient être touchés par la construction et l'exploitation des installations de propane projetées.

En se rapportant particulièrement à l'emplacement du terminal pour camions, la Ville/Région a calculé que, lorsque le cours d'eau intermittent reliant ce site à la forêt Haysland se remplit d'eau, il est possible que la forêt Haysland en soit touchée. De plus, la Ville/Région, ainsi que d'autres parties, ont affirmé qu'en gênant d'une façon quelconque le débit de l'eau de fonds (c'est-à-dire le réseau hydrologique à l'emplacement ferroviaire) il pourrait avoir une incidence sur le marais Carlisle.

Opinions de l'Office

L'Office est d'avis que la possibilité d'une interaction importante entre le site du terminal pour camions et la forêt Haysland est mince en raison de la nature du débit de l'eau de fonds dans cette région et du caractère intermittent du cours d'eau qui relie l'emplacement du terminal pour camions avec les régions en aval.

L'Office est du même avis en ce qui concerne les incidences environnementales possibles sur le marais Carlisle. Quoique, selon le rapport rédigé par Ecologistics Ltd. la principale préoccupation en ce qui concerne le marais Carlisle, soit son

instabilité hydrologique, les représentants d'Ecoplans ont précisé que des modifications minimales au réseau de drainage seraient nécessaires à l'installation ferroviaire prévue et, par conséquent, que toute incidence dans le voisinage du marais Carlisle serait mineure.

Chapitre 5
Route et chemin de fer

5.1 Route

5.1.1 Route 6 et questions de trafic

Au cours de l'audience, on a présenté une preuve considérable quant aux répercussions de la construction du terminal projeté pour camions sur l'utilisation actuelle et future de la route 6, les conditions météorologiques touchant la route, et le plan d'entrée et de sortie du terminal. L'Interprovincial a fourni un témoin du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario (MTC) afin de discuter des questions de la route et de l'accord en principe de la MTC quant à l'accès au site du terminal pour camions. La Ville/Région a présenté une preuve, par l'entremise de son expert-conseil, tandis que le FRAP s'est appuyé sur le témoignage de deux résidents locaux.

En ce qui concerne l'emploi actuel de la route 6, l'Interprovincial a indiqué que, bien qu'elle soit actuellement désignée comme une route dont l'accès est contrôlé, elle ne l'était pas lorsque le MTC a donné son accord en principe sur l'accès à l'installation projetée du terminal pour camions. Les dispositions relatives à l'accès étaient fondées sur les critères du MTC en ce qui concerne une voie publique. Ces dispositions régissaient des facteurs tels que la position de la voie d'accès, les travaux de réfection et la largeur de la chaussée.

La preuve a montré que la vitesse de base de la route est de 100 km/heure, que la vitesse limite est de 80 km/heure et que les véhicules circulent actuellement à environ 90 km/heure. Il est possible que le trafic augmente lorsque la route sera élargie à quatre voies entre Freelton et la route 401. On a indiqué que cette augmentation pourrait être compensée, jusque dans une certaine mesure, par la réfection future de la route 403 entre Brantford et Ancaster, et entre Brantford et Woodstock.

Lorsqu'il a étudié le plan du site, le MTC a considéré que la possibilité d'un brouillard épais n'était pas suffisant pour justifier des éléments de conception particuliers en-deçà de panneaux de signalisation. Toutefois, à cause des terres marécageuses, des brouillards épais se développent dans la région de Freelton.

En ce qui concerne les caractéristiques de base de la voie d'accès à l'emplacement proposé, le MTC a indiqué que le plan projeté avait pris en considération les volumes et les mouvements du trafic à l'heure de pointe sur la route 6. Selon son évaluation, il s'effectue entre 60 et 70 déplacements de camion en 24 heures, et le volume de base se situe à 12 déplacements par heure. Le MTC a conclu que le hasard des espacements entre les véhicules sur la route permettrait l'entrée en toute sécurité des camions de propane depuis les voies en direction du nord et du sud au terminal. Le MTC était d'avis qu'une voie d'accélération en direction du nord, destinée aux camions qui sortent du terminal aurait constitué un risque supplémentaire pour la route. L'Interprovincial a fait remarquer qu'elle mettrait en place des installations électriques pour feux de circulation de manière à pouvoir s'en servir si la circulation de camions gêne la circulation normale des véhicules sur la route.

La Ville/Région a soulevé plusieurs points de nature générale en ce qui concerne la preuve du MTC. Elle a fait remarquer que les espacements entre les véhicules d'une durée de 10 secondes ou plus ne

constituaient que 5 pour cent du trafic; les intervenants ont suggéré qu'un site approprié devrait avoir un trafic dont les espacements entre les véhicules de cette durée devraient constituer entre 20 et 25 pour cent. Selon la preuve de l'Interprovincial un camion aurait besoin de 10 à 11 secondes pour effectuer un virage à gauche en direction du sud du terminal. La Ville/Région a également établi qu'en 1981, le Conseil régional avait approuvé une résolution qui exigeait que le MTC limite l'accès de tous les développements futurs le long de la route 6. De plus, le ministre des Transports et des Communications a répondu à cette résolution, en mai 1981, en indiquant qu'un "critère du contrôle spécial de l'accès" pour la route 6 était en exécution à compter de cette date et que le MTC n'avait pas pris ces contrôles en considération lorsqu'il avait donné son accord de principe au plan d'accès de l'Interprovincial pour le terminal pour camions.

La preuve du FRAP portant sur l'emplacement de la route a traité de l'utilisation actuelle de cette route et des effets des conditions météorologiques sur la route dans les environs du terminal projeté. On a signalé qu'il existe actuellement un problème lorsqu'il y a des virages à gauche, d'un chemin régional ou d'une voie, pour s'acheminer vers le sud. Les volumes de circulation, particulièrement pendant les heures de pointe, pourraient nécessiter une attente allant jusqu'à cinq minutes afin d'effectuer une entrée sécuritaire sur la route. Quant aux conditions météorologiques, on a fait remarquer que le phénomène de givre (grêlons qui peuvent causer des conditions de conduite inhabituelles) survient de temps à temps dans la région de l'emplacement projeté pour les installations de chargement par camions.

Opinions de l'Office

La Province de l'Ontario, par le mandat du MTC, possède une juridiction sur les plans, la construction et les modifications de routes. Par conséquent, l'Office s'appuiera sur les conseils du MTC avant d'établir ses exigences définitives en ce qui concerne le plan d'accès final, qui traiterait des préoccupations au niveau de la sécurité.

5.1.2 Signalisation des routes

Lorsqu'il a évalué le plan du carrefour pour l'accès à l'emplacement projeté, le MTC a recommandé des améliorations à la route 6 comprenant la mise en place d'une voie de virage à gauche vers le sud, d'une voie de décélération en direction du nord pour un virage à droite et la mise en place d'installations électriques souterraines pour une signalisation future.

L'Interprovincial a indiqué que l'installation de la signalisation était une question qu'aborderait ultérieurement le MTC, le cas échéant.

La Ville/Région a adopté le point de vue selon lequel, bien que l'installation de feux de circulation augmenterait le nombre d'espacements entre les véhicules et réduirait la vitesse des véhicules dans les environs de la signalisation, elle entraînerait en même temps, une augmentation du taux d'accidents sur la route 6. Si l'installation est approuvée et que des feux de circulation sont mis en place, la Ville/Région était d'avis qu'il faudrait installer des signaux d'avertissement qui informeraient d'avance les utilisateurs de la route de l'existence de ces feux de circulation, ce qui réduirait ainsi la probabilité d une augmentation du nombre d'accidents.

M. Hitchcock a indiqué que, selon lui, des feux de circulation au carrefour donnaient lieu a des accidents, particulièrement lorsqu'ils sont installés à des endroits inattendus. De son avis, un signal placé à l'endroit du site projeté du terminal serait inattendu, car la route 6 constitue une route interurbaine principale, sans zone urbaine à proximité de l'emplacement du terminal pour camions.

La province a fait valoir que l'installation des feux de circulation pourrait faire augmenter le nombre d'emboutissage par l'arrière, toutefois, les autres types de collision diminueraient.

Dans son plaidoyer final, le FRAP était d'avis qu'une signalisation routière à l'entrée du terminal pour camion serait nécessaire si le terminal doit être construit. Il a indiqué que la signalisation, qui serait des feux actionnés sur demande, devrait être installée au carrefour et que des feux clignotants devraient être placés à au moins mille pieds du carrefour, dans chaque direction.

Opinions de l'Office

L'Office constate que beaucoup de temps s'est écoulé depuis que le MTC a effectué une étude de l'accès à la route 6 du site du terminal pour camions. À la lumière de la preuve présentée en ce qui concerne la désignation de la route 6 et les mouvements de camions de propane, l'Office considère que le MTC devrait réexaminer soigneusement le besoin de mettre en place immédiatement une signalisation routière, des feux d'avertissement d'avance afin d'indiquer un changement au niveau de la signalisation et un éclairage pour indiquer l'entrée et la sortie de camions. Par conséquent, l'Office exhorterait l'Interprovincial à étudier davantage avec le MTC, la question de l'accès à la route du terminal pour camions projeté, en portant particulièrement attention à ces questions. L'Interprovincial devra refléter tout changement dans ses plans de conception définitifs conformément aux exigences du MTC.

5.2. Chemin de fer

5.2.1 Embranchement Goderich et questions ferroviaires

Le terminal projeté pour rail servira à livrer le propane du pipeline de l'Interprovincial dans des wagons-citernes pour être acheminé par rail vers l'Est. Le projet comprend l'installation d'une nouvelle voie de garage jusqu'à l'embranchement Goderich de CP Rail (CPR), situé dans la ville de Flamboroug.

Les groupes de CROP, de FRAP, la Ville/Région et d'autres intervenants s'inquiétaient de la possibilité que des incidents tels que ceux survenus a Mississauga, à Waterdown North et à Varennes puissent avoir lieu en conséquence des installations ferroviaires projetées sur l'embranchement Goderich.

Le témoin pour CPR de l'Interprovincial a répondu que des mesures telles que les détecteurs de boîtes chaudes, les boucliers avant des wagons-citernes et l'isolation thermique, émises par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports (CTC), suite aux enquêtes sur les incidents, ont donné lieu à l'acheminement beaucoup plus sécuritaire du propane.

Les intervenants ont également mis en doute la stabilité de l'assiette des rails et la pertinence d'une signalisation du passage à niveau. Selon le témoin du CPR, les passages actuels sont appropriés, l'assiette des rails est stable et la CTC a donné le feu vert pour l'embranchement Goderich.

Opinions de l'Office

L'Office fait remarquer que CPR et ses installations relèvent de la juridiction de la CTC. Quoiqu'il ait pris en considération la question générale de la faisabilité d'acheminer du propane par rail lorsqu'il a étudié le site du terminal, l'Office n'est pas disposé à traiter davantage des questions relatives au trafic ou à la sécurité.

5.2.2 Voies d'accès

CPR a indiqué qu'elle accepterait le site proposé pour le terminal pour rail si les voies d'accès et de desserte étaient construites de manière sécuritaire et conformes à ses normes.

Le CROP, le FRAP et la Ville/Région ont étudié la question de la sécurité des aiguilles, compte tenu des incidents survenus à Waterdown North et à Varennes. Dans les deux cas, les déraillements étaient attribuables à une faible visibilité des aiguilles, qui avaient fait l'objet d'actes de vandalisme.

Le témoin du CPR a précisé que le site projeté jouirait d'une bonne échappée de vue aux deux endroits des aiguilles et que la visibilité des indicateurs de direction ne constituerait pas un problème.

Opinions de l'Office

L'Office est d'avis que la disposition du site proposé et les photographies aériennes déposées au cours de l'audience montrent qu'une futaie actuelle et une courbe du chemin de fer au nord du site pourraient gêner la visibilité des aiguilles. Étant donné que la responsabilité en matière de conception des voies ferrées et des embranchements incombe à CPR, l'Office exigerait que l'Interprovincial étudie avec cette société, la question de l'éclairage des indicateurs de direction, des dispositifs de calage d'aiguilles et de cadenas.

L'Interprovincial devra traduire toute modification dans ses plans de conception détaillés définitifs.

Chapitre 6
Sécurité publique

6.1 Dangers possibles du propane

6.1.1 Rayonnement thermique

Un rayonnement thermique intense serait présent dans 1e cas d'inflammation d'une flaque de propane déversé ou de déflagration d'un liquide bouillant dégageant une vapeur explosive (BLEVE). La Ville/Région et l'Interprovincial ont présenté la preuve sur les distances auxquelles des brûlures au deuxième degré pourraient avoir lieu en 30 secondes par rayonnement thermique, en supposant divers scénarios possibles d'accidents. Le tableau 6-1 ci-après résume cette preuve.

Tableau 6-1:

Limite des brûlures au deuxième degré dans le cas des scénarios les plus terribles présentés par les comités sur la sécurité publique

Scénario	Ville/Région	Interprovincial
1. Déflagration (BLEVE) d'un wagon-citerne ou du réservoir de stockage au lieu de chargement des camions	<275 m	>290 m
2. Déflagration (BLEVE) du réservoir de stockage horizontal à fond elliptique au lieu de chargement par rail	<325 m	
3. Feu en nappe d'un déversement de 40 m^3 d'un camion-citerne		59,7 m
4. Feu en nappe à la suite d'une rupture complète du raccordement de 203,2 mm au lieu de chargement par rail ou par camions		88,4 m

Selon le témoin-expert en sécurité de l'Interprovincial, la libération instantanée de propane d'un wagon-citerne au terminal par rail n'était pas un scénario vraisemblable.

Opinions de l'Office

L'Office réalise que les scénarios présentés au tableau 6-1 sont ceux qui pourraient vraisemblablement mener aux dégâts les plus importants du rayonnement thermique. Bien que de graves accidents de cette sorte puissent avoir lieu, ils sont improbables si les sites sont exploités et entretenus d'une façon sécuritaire. Toutefois, l'Office considère que l'Interprovincial doit être prêt à cette éventualité. En conséquence, l'Office exigerait de cette société qu'elle insère, dans son manuel de méthodes d'urgence, les marches à suivre dans le cas de tels accidents.

6.1.2 Projectiles

La possibilité d'explosion et de débris volants existe dans le cas d'un grave accident de propane. L'Interprovincial a indiqué que l'Association nationale de préventions des incendies recommande une distance d'évacuation de 762 mètres afin de protéger le public des débris volants à la suite de la déflagration d'un wagon-citerne. Selon l'opinion de la Ville/Région une distance d'évacuation de 1 000 mètres devrait être en vigueur pour le public dans le cas d'un accident menant à une explosion de type BLEVE.

Opinions de l'Office

L'Office est conscient que, dans le cas d'un grave accident de propane, les projectiles pourraient parcourir de longues distances. Afin d'assurer la protection du public au maximum, l'Office exigerait que l'Interprovincial, si on le lui demande, coopère avec les autorités locales dans la préparation des méthodes d'évacuation du public se trouvant à l 000 mètres des sites proposés, avec application de ces méthodes dans le cas d'une situation possible de déflagration par BLEVE.

6.1.3 Traînée des nuages

En cas de dégagement de propane sans inflammation immédiate, ce dernier pourrait former un nuage de vapeur susceptible de rester à l'état inflammable et de se déplacer sur une certaine distance à partir du point de dégagement. Un nuage de ce genre pourrait se disperser dans l'atmosphère sans aucun effet nocif, mais il pourrait aussi brûler ou exploser au contact avec une source d'inflammation.

La distance à laquelle le nuage pourrait présenter un danger dépendra de la taille et de la nature du dégagement de propane, ainsi que des conditions météorologiques et au site même. La distance probable d'une traînée de propane a fait l'objet de discussions importances au cours de l'audience. Le tableau 6-2 ci-après résume cette preuve.

Tableau 6-2:

Distances estimées auxquelles un nuage de propane pourrait représenter un danger à partir du point de dégagement

Scénario	Ville/Région	Interprovincial
1. Déversement provenant de la rupture complète d'une canalisation d'alimentation de 219,1 mm à l'un quelconque des sites		250 m
2. Déversement de 45 m3 d'un camion-citerne		260 m*
3. Dégagement d'un wagon-citerne	1 000 m (Plusiers milliers de mètres si d'autres facteurs sont pris en considération)	420 m*

* Ces prévisions estimatives reflètent les modifications apportées au programme d'ordinateur utilisé aprés le dépôt des mémoires originaux.

Le témoin retenu par la Ville/Région pour discuter des questions de danger avait suggéré, en vertu de certaines conditions et en supposant que le nuage de propane était formé par dégagement du propane par jet direct dans l'atmosphère, qu'un nuage de propane inflammable pourrait se déplacer pendant un kilomètre ou plus. Toutefois, il a indiqué en outre qu'à sa connaissance, il n'y avait aucun cas de nuage inflammable dérivant à plus de quelques centaines de mètres du lieu d'origine.

L'expert de l'Interprovincial en matière de sécurité du public avait estimé les distances de traînée du nuage au moyen d'un modèle informatisé complexe qui supposait que le nuage de propane serait formé par évaporation d'un déversement de propane sur le sol. Selon cette preuve, 420 mètres étaient la plus longue distance qu'un nuage pouvait parcourir à partir des installations proposées.

La Ville/Région a affirmé que l'estimation des distances possibles des traînées de nuages était assez importante pour que des plans d'urgence pertinents puissent être établis afin de traiter d'une telle éventualité. Le témoin en matière de sécurité publique de la Ville/Région a indiqué que même si la distance théorique réelle de la traînée n'était pas cruciale, il était important que la planification d'urgence reconnaisse qu'un nuage inflammable pourrait dériver sur une certaine distance à partir de ce point de dégagement.

Opinions de l'Office

L'Office considère que la planification d'urgence pertinente en ce qui concerne les installations est d'une importance capitale pour protéger la sécurité du public. L'Office s'attend à ce que l'Interprovincial tienne compte, dans son manuel de méthodes d'urgence, de la possibilité de formation et de dérive de nuages inflammables de propane.

Étant donné que les plans d'évacuation en cas de déflagration possible par BLEVE devraient prévoir une zone d'un kilomètre de rayon autour du site, comme le montre la section 6.1.2 du présent rapport, l'Office considère qu'une distance d'évacuation analogue devrait être prévue dans le cas d'un accident quelconque qui puisse mener à un dégagement important de propane.

6.1.4. Surpressions dues à une explosion

Il y aurait des surpressions dans l'atmosphère en cas d'explosion d'un nuage de vapeur de propane. Le tableau 6-3 résume la preuve présentée sur les distances auxquelles des dégâts pourraient avoir lieu en théorie.

Tableau 6-3:

Distances auxquelles des dégâts pourraient avoir théoriquement lieu à la suite de surpressions

Scénario	Ville/Région	Interprovincial
1. Déversement de propane d'un wagon-citerne ou du réservoir de stockage au site de chargement des camions		
a. bris des fenêtres	1 100-1 600 m	> 850 m
b. maisons rendues inhabitables	300-355 m	
2. Déversement du réservoir horizontal à fond elliptique au lieu de chargement par rail		
a. bris des fenêtres	1 285-1 870 m	
b. maisons rendues inhabitables	350-415 m	
3. Bris des fenêtres à la suite de l'explosion d'un wagon-citerne "vide"	350 m	240 m

Le poste 3, tableau 6-3, reflète une question soulignée par te témoin-expert de la Ville/Région. Il avait déclaré que les wagons-citernes "vides" représentaient un danger négligé, étant donné que ces wagons pourraient contenir une quantité inflammable de propane et exploser en cas d'accident.

De nombreuses incertitudes sont associées à l'estimation de l'effet d'une explosion de nuages de vapeur de propane. Elles sont bien apparentes lorsqu'on examine la plage de distances indiquée au tableau 6-3. Le témoin de la Ville/Région en matière de sécurité publique avait estimé les distances en se servant de deux méthodes différentes. Ses résultats divergeaient jusqu'à 45 pour cent.

Les distances auxquelles des dégâts pourraient avoir lieu, selon les estimations de l'Interprovincial, étaient inférieures à celles présentées par la Ville/Région. Les écarts sont attribuables aux différences inhérentes aux hypothèses et méthodes utilisées.

Opinions de l'Office

L'Office a conclu, à partir de la preuve, que des surpressions pourraient avoir lieu à la suite d'accidents avec du propane et entraîner des dégâts à une certaine distance de l'explosion. Il serait extrêmement difficile de mettre en oeuvre des mesures permettant d'atténuer les dégâts possibles dans le cas d'une telle explosion. L'Office trouve qu'une conception pertinente des installations proposées, ainsi que des méthodes d'exploitation et d'entretien bien appropriées, assureront des garanties suffisantes contre la probabilité de tels événements. La conception, l'exploitation et l'entretien des installations proposées sont discutées aux sections 7.1 et 7.3.3 du présent rapport.

6.2 Sources d'inflammation possibles

Si un déversement de propane survient, il est fort improbable qu'il cause un dégât quelconque, à moins qu'il n'y ait inflammation. S'il n'existe aucune source d'inflammation dans la zone, dans ce cas le propane se disperserait finalement dans l'air sans aucun effet nocif. En conséquence, il est important de réduire au minimum les sources possibles d'inflammation au site proposé.

6.2.1 Fumeurs au site

Pendant l'audience, l'Interprovincial a indiqué qu'elle avait l'intention d'autoriser les chauffeurs de camion à fumer dans les toilettes ou le bâtiment des bureaux au site proposé pour les camions.

La Ville/Région considérait que les cigarettes, les allumettes et les briquets devraient être interdits partout dans le périmètre des deux sites.

Opinions de l'Office

L'Office considère qu'il devrait être interdit de fumer partout aux deux sites. L'Office s'attendrait à ce que l'Interprovincial désigne les deux sites comme zone de non fumeurs et s'attendrait aussi à ce que les manuels d'exploitation et les panneaux déclarent qu'aucun article pour fumeurs n'est autorisé dans l'un ou l'autre site.

6.2.2. Appareils électriques

La direction de la sécurité des combustibles du ministère de la Consommation et du Commerce de l'Ontario (MCCR) a déposé une note de service suggérant que les immeubles se trouvant dans les terminaux proposés ne contiennent aucun appareil à flamme ouverte, et qu'il faudrait seulement utiliser des appareils à l'épreuve des explosions. Cette suggestion dépasse les exigences du code actuel mais le ministère n'a présenté aucun témoin pour témoigner sur la suggestion ou pour l'étayer. Toutefois, d'autres intervenants y ont fait écho et ont développé la même demande.

Interprovincial a indiqué que la conception, les définitions et les exigences en matière de résistance aux explosions sont définies par la Direction de la protection de l'électricité de l'Ontario. Pendant la contre-interrogatoire, l'Interprovincial a aussi déclaré que la conformité au code des devis techniques définitifs serait réexaminée et le matériel à l'épreuve des explosions serait installé en cas de nécessité.

Opinions de l'Office

L'Office note que les exigences de la Loi et des règlements de l'Ontario en matière d'énergie, en ce qui concerne les distances d'espacement, dépassent celles du code d'installations de l'Association canadienne du gaz pour les appareils de combustion au propane et le matériel des appareils à flamme ouverte. L'Office s'attend à ce que l'Interprovincial se conforme aux distances d'éloignement telles que présentées dans les tableaux du Règlement de l'Ontario. De même, il s'attend à ce que l'Interprovincial respecte les exigences de classe 1, division 11, groupe D du code de sécurité électrique en ce qui concerne les distances indiquées dans le tableau 13-15-1 du Règlement de l'Ontario.

6.2.3. Proximité d'un émetteur radio

Le témoin de la Ville/Région en matière de sécurité publique a exprimé son inquiétude au sujet de la proximité d'un émetteur radio par rapport au site de transbordement par rail. Selon sa preuve, de tels émetteurs pourraient présenter une source d'inflammation à cause de la possibilité d'induction de la résonnance dans les constructions. Il a indiqué, en outre, qu'il avait été incapable de déterminer la puissance ou la fréquence de l'émetteur radio.

Opinions de l'Office

L'Office n'est pas persuadé que la proximité des émetteurs radio, par rapport aux installations proposées, présente une source d'inflammation possible en cas de déversement de propane au site de chargement des camions.

6.2.4 Autres sources d'inflammation possible

Dans ses mémoires, l'Interprovincial a indiqué que les torchères devant être situées sur le site pourraient représenter des sources d'inflammation possibles. Les torchères d'une hauteur d'environ 10,7 mètres brûleraient toute vapeur de propane dégagé. Une flamme pilote ou un système d'allumage électronique servirait à allumer la torchère.

Selon l'expert de la ville/Région en matière de sécurité du public, en cas de dégagement de propane, une flamme pilote serait suffisante pour l'inflammation d'un nuage de propane.

La Ville/Région a indiqué qu'elle était aussi préoccupée par les sources d'inflammation possible aux stations de transfert, ce que l'Interprovincial n'avait pas soulevées dans sa preuve. Ces sources comprennent les charges d'électricité statistique du personnel, les étincelles provenant de la friction des outils, l'éclairage de sécurité, les feux de forêt, les véhicules, le déneigement et la tonte du gazon. Les intervenants avaient aussi exprimé leurs inquiétudes au cas où le propane dériverait jusqu'à la route n° 6, à partir du site de remplissage des camions, à la suite d'un dégagement de propane et que les véhicules se déplaçant sur cette route pourraient provoquer l'inflammation du nuage.

L'Interprovincial a attesté que des outils ne produisant pas d'étincelles seraient utilisés aux stations de transfert. L'Interprovincial a indiqué, en outre, que les installations seraient protégées des feux d'herbes ou de forêts au moyen de conceptions et d'aménagements paysagers pertinents.

Opinions de l'Office

L'Office réalise que toutes les sources d'inflammation possible ne pourraient jamais être totalement éliminées d'un site. L'Office s'attendrait à ce que l'Interprovincial prenne toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum le nombre de sources d'inflammation possible. Pour y arriver, l'Office exigerait que l'Interprovincial introduise des mesures pertinentes dans ses manuels définitifs de conception et d'exploitation.

6.3 Plans d'urgence

Selon le point de vue des intervenants, l'Interprovincial aurait dû présenter les plans d'urgence, pour les installations proposées à l'audience. Étant donné que ces plans n'ont pas été présentés, la Ville/Région a demandé que, si les installations étaient approuvées, elle ait l'occasion de présenter ses observations sur tout plan d'urgence que l'Interprovincial pourrait déposer.

Opinions de l'Office

L'Office considère que la sécurité du public résidant à proximité des installations proposées est d'une importance capitale. L'Office est bien conscient des dangers associés au propane et trouve qu'une planification d'urgence soigneuse pourrait atténuer les dégâts possibles à la suite d'un grave accident de propane.

L'Office exigerait que l'Interprovincial présente un manuel de méthodes d'urgence à l'examen et à l'approbation de l'Office, avant d'autoriser la mise en service des installations. Ce manuel devrait énoncer les mesures d'urgence à suivre sur le site, dans le cas d'un dégagement de propane. Après approbation du manuel par l'Office, l'Interprovincial serait requise de fournir des exemplaires du manuel à la Ville et à la Région. Si des autorités locales décident de mettre au point des plans d'évacuation de la population des zones à proximité des sites, l'Office s'attendrait à ce que l'Interprovincial coopère dans la présentation de tels plans d'évacuation sur demande.

6.4 Permanence au site

À l origine, l'Interprovincial avait proposé que le site de transfert par camions soit une installation automatique sans permanence. Selon l' Interprovincial, la compétence des exploitants des camions citernes serait assurée par le fait qu'ils seraient obligés d'être munis de licences de la province de l'Ontario pour charger et décharger du propane aux installations.

La Propane Gas Association of Canada Inc. (Association canadienne du propane) a indiqué que d'un nombre approximatif if 1 448 installations de chargement et de déchargement de propane par camions, au Canada, 38 étaient des installations automatiques sans aucune permanence.

Au cours de l'audience, des intervenants on souligné l'importance d'assurer une permanence du site de chargement de camions. L'expert en matière de sécurité publique de la Ville/Région trouvait qu'une installation automatique serait, de loin, plus dangereuse qu'un site doté d'une permanence. Selon sa preuve, le fait d'assurer une permanence au site améliorerait la détection des fuites et la vitesse de réaction au dégagement de propane. De même, la sécurité et l'entretien du site seraient améliorés dans le cas d'un site doté d'une permanence.

Au cours de la réfutation de la plaidoirie finale, l'Interprovincial a indiqué qu'elle serait prête à assurer une permanence du site de chargement des camions pendant une période de 6 à 9 mois d'exploitation. Après cette période initiale, l'Interprovincial aurait l'intention de réévaluer cette question.

Opinions de l'Office

L'Office enjoindrait que le site de chargement des camions soit doté d'une permanence pendant les périodes d'exploitation. L'Office n'examinerait aucune demande d'exploitation de la station comme installation automatique pendant au moins un an d'exploitation. De même, l'Interprovincial serait enjointe de déposer, pour approbation par l'Office, son programme de formation pour le personnel devant travailler dans cette installation.

6.5 Résidence des Watt

La résidence des Watt est située dans un coin à proximité du lieu de chargement des camions (voir Annexe VIII). Le terrain de cette zone va en pente vers la résidence des Watt.

M. Watt a témoigné qu'il trouvait que les installations proposées n'étaient pas sûres et que le danger que représentaient les installations pour sa propriété étaient inacceptables.

Pendant la plaidoirie finale, l'avocat de FRAP a déclaré que si les installations devaient être construites, une crainte et une inquiétude déraisonnables seraient imposées sur les Watt et par conséquent l'Interprovincial devrait être requise d'exproprier la propriété des Watt.

Dans sa contre-preuve, l'Interprovincial a indiqué que si les installations devaient être approuvées, elle entreprendrait l'acquisition de cette propriété.

Opinions de l'Office

L'Office s'inquiète de ce que la propriété des Watt soit particulièrement exposée à tout danger découlant du lieu de chargement des camions à cause de sa proximité du site proposé et du relief du terrain. L'Office assortirait de diverses modalités l'ordonnance de construction des installations afin que l'Interprovincial agrandisse son site de chargement des camions pour y inclure la propriété des Watt. De même, l'Office exigerait que la propriété ne soit pas utilisée à des fins de résidence quelconque.

6.6 Danger pour les écoliers

Le Conseil scolaire du comté de Wentworth a indiqué son inquiétude au sujet de la sécurité des écoliers car une école publique se trouve à environ 1 400 mètres du site proposé pour le transfert par rail et à environ 850 mètres du croisement de la voie ferrée et du chemin de la sixième concession.

Le témoin de la Ville/Région en matière de sécurité du public a indiqué que les projectiles et les nuages de vapeur de propane provenant d'un important accident pourraient vraisemblablement présenter un danger pour l'école.

L'Interprovincial a indiqué que le seul risque auquel l'école pourrait être exposé serait la possibilité des bris de fenêtres à la suite d'une explosion.

Opinions de l'Office

L'Office reconnaît qu'il y a des différences entre la preuve de l'Interprovincial et celle de la Ville/Région en ce qui concerne les effets possibles de graves accidents de propane sur l'école publique. L'Office trouve que les deux parties ont présenté leurs meilleures estimations dans la preuve et que les différences sont dues aux hypothèses et aux méthodes de calcul utilisées.

L'Office considère que la probabilité de dégât de l'école à la suite d'un accident de propane serait négligeable. Premièrement, il n'y aurait qu'une faible probabilité de tout dégagement de propane possible. Deuxièmement, en cas d'accident, la probabilité serait très faible qu'il soit grave. Finalement, la probabilité d'accident grave avec dégâts, dirigé vers l'école et l'atteignant, serait négligeable.

M. Butwick, résidant de Harper Corners, a exprimé son inquiétude au sujet de la possibilité d'accident mettant en jeu des camions de propane et des autobus scolaires sur l'autoroute n° 6.

L'Office note que la route relève de la compétence du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario (MTC) et que les exploitants de camions-citernes devront être munis de licences délivrées par la province. L'Office est persuadé que le Règlement provincial assurera la sécurité d'exploitation des camions de propane sur l'auto- route nº 6.

6.7 Propane Gas Association of Canada Inc.

La Propane Gas Association of Canada Inc. (PGAC) a présenté un groupe de témoins sur la sécurité de l'utilisation et de la distribution du propane et de l'industrie du propane en général. La PGAC a indiqué que le dossier de sécurité de l'industrie du propane a été exemplaire sur le plan de l'exploitation et du transport et qu'au Canada, il existait plus d'un millier de stations de transfert de propane et qu'il n'y a jamais eu un accident mortel ou un incident important dans ce genre d'installations. En conséquence, PGAC trouve qu'il n'y a aucun risque de possibilité d'accidents importants dans l'un des deux sites.

6.8 Sécurité en cas d'incident

Dans sa plaidoirie finale, le FRAP a proposé que l'Interprovincial soit requise de déposer une garantie financière à titre de sécurité dans le cas d'un accident catastrophique.

Dans la refutation, l'Interprovincial a déclaré qu'une telle garantie financière était inutile et qu'en cas d'accident grave, l'Interprovincial aurait à subir le processus normal de la Loi.

Opinions de l'Office

L'Office considère que les remèdes juridiques existants et disponibles pour une personne blessée à la suite d'un accident découlant d'activités à l'emplacement proposé sont suffisants pour protéger le public. Par conséquent, l'Office a décidé qu'il ne serait pas nécessaire d'imposer une modalité exigeant que l'Interprovincial dépose une garantie financière.

6.9 Résumé du point de vue de l'Office sur la sécurité publique

Pendant l'audience, il y a eu des discussions importantes sur les dangers que présentent le propane et sur les conséquences graves qui pourraient découler d'un accident provoqué par du propane. La preuve a indiqué que les accidents graves étaient rares.

Le fait que le propane est une substance dangereuse qui, dans des situations diverses, pourrait provoquer des dommages personnels et matériels, ne signifie pas à priori que les sites choisis par l'Interprovincial ne conviennent pas. Car une telle conclusion, fondée sur ce genre de raisonnement, reviendrait à dire que le propane est trop dangereux pour être utilisé quelles que soient les circonstances. Le fait que les résidents locaux ne soient pas enclins à accepter les risques, quels qu'ils soient, tout en étant bien compréhensible, constitue aussi de lui-même une raison insuffisante pour trouver le site inapproprié. Pour déclarer le site inapproprié, il faut qu'il y ait un facteur prépondérant ou un certain nombre de facteurs qui, pris dans leur ensemble, démontrent la non pertinence des sites. L'Office considère que l'ensemble des facteurs ayant trait à la sécurité publique ne démontre pas que le site ne convient pas, il est convaincu que l'Interprovincial peut exploiter et entretenir les installations proposées en toute sécurité.

Qui plus est, l’Office réexaminera la conception définitive des installations ainsi que les méthodes d’exploitation et d’entretien pour s’assurer qu’elles sont conformes aux normes requises de sécurité.

Chapitre 7
Ingénierie du site

7.1 Documents du devis technique définitif

Avec sa demande, l'Interprovincial avait déposé les conceptions préliminaires des installations qu'elle proposait pour le transfert du propane par rail et par camion. Au cours de l'audience, la suffisance des devis techniques a été mise en doute par les intervenants et par les comités d'experts-conseils et des spécialistes de l'Interprovincial ont par la suite élaboré sur ce sujet.

Dans sa plaidoirie finale, la Ville/Région avait demandé que, au cas où l'Office approuverait les installations, qu'elle ait l'occasion de réexaminer les documents du devis technique ainsi que les plans définitifs des mesures d'urgence. Elle avait demandé en outre que l'Interprovincial soit requise de payer à la Ville/Région le coût de réexamen de ces documents. L'Interprovincial a indiqué qu'elle était prête à laisser la Ville/Région examiner les documents de conception définitive, mais que le demandeur n'en payerait pas les frais.

Opinions de l'Office

Bien que l'Office note que le demandeur soit prêt à permettre à la Ville d'examiner la conception définitive, l'Office n'exigerait pas l'Interprovincial de le faire. L'ordonnance n° XO-1-83 prévoit que l'Office doit approuver la conception définitive avant le début de la construction et l'Office ne s'apprête pas à modifier cette exigence.

7.2 Canalisation n° 8

7.2.1. Suffisance de la canalisation n° 8

Le FRAP, le CROP et la Ville/Région ont fait part de leur préoccupation au sujet de l'épaisseur de terres de couverture, de la protection cathodique, des inspections pipelinières, des réparations et des essais hydrostatiques liés à la canalisation n° 8. Ces intervenants s'inquiétaient de la suffisance de la canalisation n° 8 pour la conversion au service de propane.

L'Interprovincial a répondu en fournissant les dossiers sur l'épaisseur de la terre de couverture, le sommaire de son programme de protection cathodique, la description de ses inspections internes de canalisation et une description de ses méthodes de réparation. De même l'Interprovincial a discuté de l'essai hydrostatique original et des inspections qui ont lieu avant que l'autorisation de mise en service n'ait été accordée pour le pipeline existant. L'Interprovincial a répété que tout l'intérieur du pipeline serait nettoyé et que des soupapes supplémentaires seraient installées sur le pipeline pour la conversion au service de propane. L'Interprovincial a aussi déclaré qu'il était généralement accepté que le transport de propane par pipeline sur des longues distances est le moyen le plus sûr d'acheminement de ce produit.

Conformément à l'ordonnance nº XO-1-83, l'Office avait autorisé antérieurement la conversion de la canalisation nº 8 pour le service de propane entre Sarnia et Millgrove Junction. L'Office a permis la discussion à ce sujet dans la mesure où il était lié à la sécurité de la canalisation par rapport aux sites de remplacement entre Millgrove et Bronte Junction.

À mesure que l'audience avançait, l'Office s'inquiéta de plus en plus du détail dans lequel diverses questions, y compris les opérations et la sécurité liées au réseau pipelinier principal, étaient examinées. Le 3 mai 1985, l'Office a délivré une décision traitant de la question (Annexe X). À ce moment, l'Office a indiqué que, bien que la sécurité soit une considération pertinente dans la sélection des sites pour les installations de chargement par camions et par rail, il considérait que "les méthodes et systèmes de sécurité des installations peuvent être examinées séparément du pipeline." En conséquence l'Office n'a plus permis de contre-interrogatoire supplémentaire sur la question du réseau de pipelines principal.

7.2.2 Contrôle du pipeline et détection des fuites

Les intervenants ont questionné la compétence de l'Interprovincial à pouvoir détecter les fuites de pipelines et d'arrêter par télécommande le pipeline en cas de détection de fuite. La Ville/Région a prétendu "... qu'il n'y a aucun système de commande faisable, pratique et capable de contrôler cette canalisation et dont la technologie soit connue de la PIL".

L'Interprovincial a déclaré que son expert-conseil qui se spécialise dans la détection de fuites de pipeline et les systèmes de commande, travaille actuellement sur la canalisation nº 1 de l'Interprovincial et les systèmes de contrôle/commande du pipeline de Norman Wells et qu'il travaillera sur la canalisation nº 8 dès qu'il en aura le temps. Le demandeur a aussi discuté de ses vannes télécommandées, de ses capteurs de données à distance, de la télémétrie des données et de la réserve dont il dispose pour ces divers systèmes pour ce qui est de la détection des fuites et du contrôle/commande du pipeline.

L'Office a répété sa déclaration, faite dans la décision du 3 mai 1985 mentionnée plus haut, selon laquelle "les méthodes et systèmes de sécurité pour les installations peuvent être examinés séparément du pipeline". L'Office note en outre que la modalité 4a) de l'ordonnance nº XO-1-83 exige que l'Interprovincial dépose, pour approbation par l'Office, avant la construction, les détails du programme de détection des fuites et de contrôle/ commande du pipeline.

7.3 Contrôle du site

7.3.1 Accès des véhicules

7.3.1.1 Terminal pour camions

Le terminal pour camions occupera environ 1,5 ha des 16,7 ha du site pour camions situé le long de l'autoroute nº 6, comme indiqué à l'Annexe XI.

Au cours du contre-interrogatoire, le témoin de MTC a déclaré que l'Interprovincial lui avait dit que 12 camions arriveraient au site pour camions pendant une heure donnée. Ce chiffre est utilisé pour la conception du carrefour et non pour le plan de l'installation et représente le nombre maximal de camions que l'on prévoit au site pendant une heure quelconque d'une période de 24 heures. Ce fait, couplé à la preuve d'environ 45 minutes de temps de chargement par camions, a provoqué certaines inquiétudes chez les intervenants. Le FRAP, la Ville/Région et d'autres intervenants s'inquiétaient de

ce que la circulation, avec l'implantation proposée de la voie d'accès au site, pourrait créer des situations dangereuses. Le terminal ne peut charger que deux camions à la fois et deux ou trois autres camions arrivent au terminal alors que les autres sont chargés, ces camions devraient attendre le long de l'autoroute n° 6, de même, la seule possibilité de sortie pour un camion qui serait entré par la voie d'accès serait de faire une boucle complète devant les installations de chargement de camions.

L'Interprovincial a indiqué qu'un horaire pourrait être établi en collaboration avec les expéditeurs afin de réduire la congestion de la circulation. L'Interprovincial a déclaré toutefois qu'elle préférerait laisser passer un certain temps d'exploitation avant de s'engager à une construction supplémentaire. Plus tard, au cours du contre-interrogatoire, l'Interprovincial a déclaré que la conception définitive du site comprendra vraisemblablement une voie de manoeuvre de camion et un stationnement supplémentaire à l'extérieur du portail d'entrée.

Opinions de l'Office

L'Office accepte l'argument que la circulation serait congestionnée si les installations sont construites selon le plan actuel. Par conséquent, l'Office considère qu'une voie de manoeuvre à l'extérieur du portail d'entrée serait requise au site proposé et qu'un stationnement supplémentaire serait souhaitable. L'Office s'attendrait à ce que l'Interprovincial incorpore ces exigences dans la conception définitive du terminal pour camions.

7.3.1.2 Terminal pour rail

Le terminal pour rail proposé occupera une bande étroite de propriété d'environ 4,6 ha parallèle à la voie de CPR comme l'indique l'Annexe XII. Une route d'accès s'étendra sur toute la longueur de la propriété jusqu'à une boucle de manoeuvre à son extrémité sud. La route serait parallèle à la longueur de la rampe de chargement par rail avec une séparation d'environ 25 à 30 mètres. L'Interprovincial a indiqué que, en cas de problème aux rampes de chargement, le personnel pourrait sortir d'urgence par un portail situé du côté est de la boucle de manoeuvre.

Le CROP a questionné la suffisance du portail arrière au terminal pour rail et il s'est servi de la preuve qui indiquait l'existence d'une ligne d'arbres, d'environ 6,1 mètres de largeur, le long du périmètre sud-est de la propriété. Le CROP a allégué que pendant certaines urgences, le site pourrait être coupé et les véhicules d'urgence n'auraient aucun accès à la partie sud.

Opinions de l'Office

L'Office convient avec le CROP que l'Interprovincial devrait prévoir un chemin d accès pour véhicule à l'extrémité du site pour utilisation durant les urgences au site proposé pour le transfert par rail.

L'Office assortirait par conséquent l'ordonnance de certaines modalités et exigerait de l'Interprovincial de refléter la modification dans les documents de conception définitive déposés auprès de l'Office pour approbation.

7.3.2 Contrôle informatisé et mesures d'urgence

Au terminal pour camions, l'accès des véhicules et le chargement de propane seraient commandés par un ordinateur se trouvant sur place. Aux deux terminaux, l'ordinateur surveillera le transfert de garde, la détection des gaz, la détection des flammes, l'isolation du site et l'acquisition de données. Le flux

de données et l'état de tous les systèmes de terminal serait communiqué à la salle de commande de Sarnia. Le contrôle de l'accès des camions au site permettrait un maximum de deux camions de propane au terminal à un moment quelconque. Dans ses questions, l'avocat de l'Office avait demandé s'il était prévu des mécanismes de sécurité pour empêcher un camion entrant dans le site de s'approcher et de se raccorder à l'îlot de chargement pendant qu'un autre camion charge du propane. L'avocat avait aussi demandé si les données sur les cartes d'accès seraient lues et interprétées, ou si le système vérifierait simplement la présence d'une bande magnétique. Dans leur question, le FRAP et la Ville/Région ont demandé aux termes de quelles restrictions et à qui les cartes d'accès au terminal pour camions seraient délivrées.

La PGAC a indiqué que les codes de sécurité empêchaient un camion entrant de s'approcher et de se raccorder à l'îlot de chargement pendant qu'un autre camion charge du propane.

L'Interprovincial a indiqué qu'un véhicule entrant pourrait s'approcher et se raccorder près d'un camion en train de charger à condition qu'un espace suffisant soit maintenu entre les deux camions. Au début, l'Interprovincial surveillera le chargement et formera les chauffeurs de camion et ensuite la conformité au code de chargement serait laissée à l'initiative des chauffeurs.

L'Interprovincial a indiqué que les cartes d'accès à bande magnétique fonctionnent de façon efficace à d'autres sites et qu'en outre cette société fournira un verrou avec clé ou une carte d'accès aux fins d'urgence et un portail muni d'un verrou pour l'accès par le personnel si l' ordinateur du site est en panne.

Les intervenants se sont inquiétés du manque d'ordinateurs de relève de l ordinateur unique situé a chaque et du fait que les immeubles ne semblaient pas être suffisamment à l'épreuve des inondations.

L'Interprovincial a indiqué qu'un ordinateur de relève n'était pas nécessaire, car toute panne de l'ordinateur unique provoquerait l'arrêt du terminal et l'isolerait de la canalisation principale. Les signaux d'urgence critiques des détecteurs d'incendie, des détecteurs de gaz et des claviers d'urgence seraient raccordés par cable aux vannes d'isolement automatiques du site. Ces signaux seraient aussi envoyés à l'ordinateur et au centre de commande de Sarnia. Tout le système de commande serait aussi protégé des pannes d'alimentation au moyen d'une batterie d'accumulateurs, et les bâtiments de contrôle seraient conçus à l'épreuve des inondations.

Le FRAP et la Ville/Région ont exprimé leurs préoccupations au sujet de ce que ni la canalisation d'alimentation ni le terminal ne disposaient d'aucune forme de détection des fuites.

L'Interprovincial a répondu aux inquiétudes en indiquant que le site serait protégé par le programme de détection des fuites de la canalisation principale pendant que la canalisation d'alimentation était ouverte et que le terminal remplissait des véhicules. Si aucune livraison n'est effectuée, la vanne motorisée de la canalisation d'alimentation serait fermée et isolerait le site de la canalisation principale. En supplément au système de détection des fuites de la canalisation principale, la canalisation d'alimentation aurait un capteur de faibles pressions qui serait raccordé au système d'arrêt automatique. La zone de chargement et les autres zones contenant du matériel critique seraient dotées de détecteurs de gaz pour détecter toute fuite de propane. Toute fuite détectée déclencherait le système d'arrêt d'urgence.

Opinions de l'Office

L'Office est convaincu qu'un ordinateur de relève n'est pas essentiel, car l'Interprovincial a pris les mesures nécessaires pour que tous les signaux d'urgence critiques soient cablés pour assurer la même réaction que dans le cas où l'ordinateur fonctionnerait. L'Office s'attend à ce que l'Interprovincial s'assure que tous les bâtiments et composants électriques soient suffisamment à l'épreuve des inondations.

7.3.3 Manuels d'exploitation

La Ville/Région a questionné les témoins de l' Interprovincial tant sur la disponibilité que sur le contenu prévu du manuel d'exploitation du terminal. Les intervenants ont allégué, dans leurs questions, qu'il était difficile d'évaluer complètement la sécurité du site sans l'existence de tels manuels.

L'Interprovincial a indiqué que la conception définitive du site devrait être achevée et le matériel commandé avant de rédiger ces manuels. L'Interprovincial a déclaré qu'elle avait obtenu un manuel utilisé dans un dépôt de propane en Alberta et devant servir de référence dans la production de son propre document. Les questions des intervenants ont révélé que ce manuel se rapportait à un site doté d'une permanence et ne serait pas directement applicable à un terminal pour camions sans permanence.

Opinions de l'Office

L'Office exigerait que l'Interprovincial dépose les manuels d'exploitation du site pour approbation par l'Office. L'Interprovincial devrait s'assurer que les manuels d'exploitation se conforment entièrement aux exigences du Règlement sur les pipelines et donnent le détail des méthodes pour des postes comme la sécurité au terminal, le chargement et l'entretien courant. L'Office exigerait aussi que l'Interprovincial dépose des exemplaires des manuels d'exploitation approuvés auprès de la ville et de la Région.

7.4 Détails techniques

7.4.1 Déblai et remblai

L'Interprovincial a engagé les services de la société Upper Canada Consultants pour préparer un plan du site convenant à l'emplacement proposé. La proposition de ces experts-conseils reconnaissait la possibilité d'inondation du site et a présenté un programme de déblai et de remblai pour maintenir la capacité existante des ouvrages de retenue.

L'Office de protection de la nature de la région de Halton (HRCA) a indiqué que les quantités d'eau d'inondation à analyser devraient être de loin plus importantes que celles prévues à l'origine par l'expert-conseil de l'Interprovincial. L'HRCA a aussi indiqué qu'il n'était pas disposé à accepter l'importante pertubation du terrain marécageux existant et exigé par un programme de déblai et de remblai. De même, l'HRCA a exprimé son inquiétude devant les dimensions proposées pour le site déjà trop importantes qui auraient des répercussions sur une grande partie des terrains marécageux.

L'expert-conseil de l'Interprovincial a déclaré que le placement de remblais de l'extérieur, sans aucun déblai, augmenterait les niveaux d'inondation de moins d'un demi pouce pendant les conditions d'inondation les plus graves.

Pendant le contre interrogatoire par l'avocat de l'Office, le témoin technique de l' Interprovincial a indiqué que, au cours d'une inondation se présentant une fois tous les cent ans, la route d'accès serait inondée et le site serait fermé. Cette preuve a inquiété quelque peu la Ville/Région, car l'accès aux véhicules d'urgence ne serait pas possible à ce moment-là si un incident devait alors survenir.

Au cours du contre-interrogatoire, sur l'accès et le stationnement des camions, l'Interprovincial a indiqué que des zones de stationnement supplémentaires et une voie de manoeuvre seraient vraisemblablement prises en considération dans les plans définitifs pour le terminal destiné aux camions. Cette voie de manoeuvre et le stationnement supplémentaire pourraient vraisemblablement être aménagés dans la zone du site proposé sans terrains supplémentaires ou peu.

Le terminal de transfert par rail n'exigera aucun déblai ou remblai important, à part le nivellement normal du site.

Opinions de l'Office

L'Office considère qu'un programme pertinent de déblai et de remblai, avec un programme de revégétation pour le terminal de chargement par camions, améliorerait le terminal sur le plan de l'épreuve aux inondations, améliorerait le drainage des terrains élevés existants et la capacité des ouvrages de retenue, augmenterait le temps de drainage des terrains marécageux et aiderait au réétablissement d'une collectivité sauvagine dans les zones marécageuses perturbées. L'Office s'attendrait à ce que l'Interprovincial consulte l'HRCA avant la mise au point de ces programmes.

7.4.2 Canalisation sur les sites

Pour les terminaux de camions et rail, la canalisation des sites est pratiquement doublée à partir du raccordement à la canalisation principale, y compris le système de commande du chargement. Les commandes de chargement du terminal de camions sont plus complexes, car le site est prévu pour fonctionner sans permanence. Pour les deux terminaux, tout le câblage électrique, la canalisation et les vannes d'alimentation seront enterrés et tous les raccords et vannes du terminal seront construits en surface.

Les intervenants s'inquiétaient du manque de détails contenus dans la demande de l'Interprovincial et avaient questionné les témoins sur la canalisation d'alimentation, l'isolement de la canalisation et du site, l'emplacement des vannes les exigences des réservoirs de stockage, les mécanismes de détente de pression et les exploitations des torchères.

Bien que l'Interprovincial ait déposé un diagramme schématique pour un terminal de chargement combiné dans le cadre de sa demande originale, il n'a fourni aucun dessin pour les installations distinctes. Au cours du contre-interrogatoire, les témoins de l'Interprovincial ont répondu aux questions relatives aux deux sites en présentant un schéma à main libre pour chaque site ainsi qu'une description verbale des fonctions schématiques. Les schémas montraient les interconnexions de canalisation, les vannes manuelles, les vannes d'isolement automatiques, celles de contrôle de la pression, de détente de pression et les capteurs de faible pression. En outre, l'Interprovincial a décrit le plan de l'îlot de chargement, les systèmes de torchère, les pompes de transfert et les réservoirs de stockage de propane.

Opinions de l'Office

L'Office est convaincu que l'Interprovincial peu, concevoir, construire, exploiter et entretenir les installations proposées en toute sécurité et ne modifiera pas les exigences d'approbation de la conception définitive telles que décrites dans l'ordonnance nº XO-1-83.

7.4.3 Mercaptan et Propane

Selon l'opinion de la Ville/Région l'entreposage de l'odorisant de propane (éthylmercaptan ou éthanethiol) à l'emplacement des terminaux présenterait un risque supplémentaire pour le public. La preuve sur l'éthylmercaptan a indiqué que ce produit est toxique en concentrations élevées. La Ville/Région a aussi indiqué qu'elle s'inquiétait de la possibilité d'une fuite de propane non détectée, car le propane arrivant au terminal ne serait pas odorisé.

L'Interprovincial a expliqué que l'odorisant n'est pas toxique dans les concentrations auxquelles il serait utilisé pour odoriser le propane transféré dans des camions-citernes ou des wagons-citernes. L'Interprovincial a indiqué que le mercaptan serait ajouté automatiquement au terminal de camions et dans le cas ou un chargement non odorisé serait requis, l'opérateur aurait à prendre des mesures particulièrement pour empêcher l'ajout de mercaptan. Au terminal ferroviaire, le mercaptan serait ajouté manuellement, car une quantité importante de propane non odorisé est requise a des fins industrielles. Le demandeur a aussi indiqué qu'il n'avait pas prévu l'utilisation de détecteurs de gaz pendant les rondes d'inspection précédant l'autorisation d'expédition d'un wagon-citerne chargé de propane non odorisé.

La Ville/Région a déclaré qu'il était absolument crucial que les véhicules transportant du propane soient consacrés uniquement au transport du propane et non à celui d'autres matériaux. Selon leur preuve, le transport d'autres matériaux (permutation de chargement), notamment le gaz ammoniac, pourrait mener à une fissuration des réservoirs par corrosion due aux contraintes ou à une infiltration d'air dans le réservoir avec possibilité de compression adiabatique et d'inflammation. L'Interprovincial a déclaré qu'il avait supposé que les camions seraient uniquement consacrés au transport du propane.

Opinions de l'Office

L'Office reconnaît que la livraison de propane non odorisé est nécessaire. L'Office exigerait de l'Interprovincial qu'il introduise dans les manuels d'exploitation de chaque terminal les méthodes particulières en vigueur pour le chargement de propane non odorisé, y compris l'utilisation d'explosimètres (détecteurs de gaz) pour l'inspection des véhicules.

L'Office considère que les inquiétudes relatives à la permutation des chargements sont suffisamment traitées dans les règlements provinciaux. Qui plus est, l'exploitation et l'inspection des véhicules de propane relèvent de la compétence du MCCR. Par conséquent, l'Office ne dispose d'aucun mandat pour traiter de cette question.

7.4.4 Taille des terminaux

La demande prévoyait le transport de quantités globales de propane d'environ 3 300 m^3/ jour entre 1985 et 1995.

Les intervenants ont posé des questions sur la taille proposée pour les terminaux et si les installations pouvaient être ou seraient agrandies au-delà de ce qui était indiqué dans la demande. Le FRAP a aussi exploré le nombre maximal de camions et de wagons-citernes qui pourraient possiblement être chargés. En supposant la plus faible capacité de camions et un doublement du taux d'efficacité de chargement, ils ont demandé si 140 camions pourraient être chargés en un jour à partir d'un îlot de chargement unique. Les intervenants ont aussi exprimé leurs inquiétudes devant la possibilité que Interprovincial, après avoir obtenu l'approbation et avoir construit les terminaux, puisse obtenir autorisation d'agrandir le site sans participation du public ou presque.

L'Interprovincial a fait remarquer que, si tout était très efficace et si l'ordonnancement était parfait, il est fort possible que 140 camions puissent être chargés. Toutefois, le demandeur a répété que le site ne pouvait traiter que 50 véhicules par jour en se fondant sur une prévision d'environ 3 000 m^3/ jour de propane à répartir de façon égale entre le terminal de camions et le terminal ferroviaire. L'Interprovincial a aussi déclaré que, en ce moment, sa demande ne portait que sur un seul îlot de chargement et un seul embranchement de chemin de fer. Tout agrandissement supplémentaire exigerait le dépôt d'une autre demande auprès de l'Office.

Lorsqu'il a été interrogé sur l'expansion possible des marchés de l'est, l'Interprovincial a déclaré qu'il examinera la possibilité de prolonger le pipeline plus à l'est et d'installer un nouveau terminal avant d'étudier l'agrandissement des installations proposées à Flamborough.

Opinions de l'Office

L'Office a réexaminé la preuve et trouve que la prévision de l'Interprovincial sur 50 camions par jour à un îlot unique, est une évaluation réaliste de la capacité des installations.

L'Office note que la demande actuelle porte sur une seule installation de chargement par camions avec îlot de chargement, et une seule installation de chargement par rail avec un seul embranchement. L'Interprovincial doit déposer auprès de l'Office une demande pour tout agrandissement ou toute modification des installations proposées dépassant la portée de la demande actuelle.

7.5 Lutte contre les incendies

7.5.1 Installations proposées sur place

La demande contenait une description succincte du matériel d'incendie proposé notamment le bassin, les pompes à eau, les détecteurs et le système de type déluge.

Le FRAP, la Ville/Région et d'autres intervenants ont posé des questions sur les détails et fait part de leurs inquiétudes au sujet de l'exploitation des pompes à eau automatiques, des détecteurs, des systèmes de type déluge et de l'exploitation des circuits de contrôle d'urgence.

Selon l'opinion de la Ville/Région un approvisionnement d'eau de six heures serait essentiel pour les urgences et critiquait le fait qu'environ une heure et demi d'approvisionnement d'eau était proposée.

Le témoin de l'Interprovincial a déclaré que, à sa connaissance, la plupart des installations analogues de propane liquide en Alberta et en Ontario n'avaient aucun système d'entreposage d'eau contre les incendies.

L'installation de chargement des camions aurait un bassin de 500 000 gallons américains d'eau alimentant sept bouches à incendie au site. En outre, le réservoir de stockage et l'îlot de chargement des camions seraient protégés au moyen d'une installation de type déluge. Des détecteurs d'incendie seraient installés pour fermer toutes les opérations de chargement et enclencher le système d'extincteurs de type déluge dès la détection d'un incendie. Les détecteurs de gaz seraient installés pour assurer l'arrêt des opérations de chargement en cas de détection d'une déperdition de gaz.

Le terminal de chargement par rail aurait 16 bouches à incendie et des détecteurs d'incendie supplémentaires pour que chaque wagon-citerne puisse être protégé par le système d'extincteurs de type déluge. À cette exception près, les caractéristiques de sécurité au terminal de chargement par rail seraient analogues à celles du terminal de chargement par camions.

Tout le matériel de lutte contre l'incendie serait conçu conformément aux codes et aux normes applicables et conformément à toute exigence additionnelle des assureurs du demandeur.

Opinions de l'Office

L'Office considère que la proposition de l'Interprovincial pour les bassins de lutte contre l'incendie et le matériel connexe fourniront des capacités suffisantes de lutte contre l'incendie.

7.5.2 Capacité régionale de lutte contre l'incendie

La Ville/Région a exprimé une inquiétude particulière au sujet des répercussions des terminaux de propane sur les capacités locales de lutte contre les incendies pendant un incident.

La Ville/Région, le FRAP et d'autres intervenants ont interrogé l'Interprovincial sur ses connaissances des ressources disponibles localement et sur l'aide de la ville à laquelle le demandeur s'attend pendant les urgences. Le planiste appelé par la Ville/Région était aussi pompier volontaire et il a indiqué que lui et certains des autres pompiers volontaires n'avaient pas encore eu l'occasion d intervenir dans un incendie et que leur formation actuelle était limitée à des visites de familiarisation à la caserne des pompiers locale ainsi qu'à l'examen et à la discussion d'enregistrements vidéo sur la lutte contre les incendies.

La Ville/Région a cherché à prouver que les méthodes d'appel d' urgence de l'Interprovincial montraient que la caserne des pompiers locale est d'habitude le premier groupe extérieur à être appelé. En ce qui concerne la même question, le témoin de la Ville/Région a témoigné sur l'analyse des dangers selon laquelle "... l'expérience montre toujours que la caserne des pompiers locale doit faire face au sinistre dès son début".

Au cours du contre-interrogatoire, l'Interprovincial a indiqué qu'elle n'était pas au courant des installations municipales, de l'approvisionnement en eau au niveau municipal, du matériel municipal de lutte contre les incendies, de la formation des pompiers volontaires ou du temps de réponse de l'ensemble des pompiers volontaires en cas d'incendies de propane.

L'Interprovincial et le témoin de CPR ont indiqué, au cours du contre-interrogatoire, qu'ils s'appuient sur les casernes locales des pompiers pour répondre aux incendies, car c'est l'un des services auxquels ils s'attendent en leur qualité de résidents contribuables d'une région. Toutefois, les deux sociétés ont indiqué qu'elles coopéreraient avec les groupes locaux si ces derniers mettaient au point un programme de mesures d'urgence. De même, l'Interprovincial avait entrepris d'aider ou de coopérer à la formation des pompiers volontaires de Flamborough en ce qui concerne le traitement des incendies de propane.

La PGAC a discuté du dossier dénué d'accidents dans un réseau d'acheminement de propane avec sept stations clés sans permanence, allant d'Empress (Alberta) à Winnipeg (Manitoba). La PGAC a déclaré que les petites brigades de pompiers volontaires de ces zones rurales ne disposaient d'aucun matériel spécialisé pour aider dans le traitement des accidents avec du propane liquide.

Opinions de l'Office

L'Office note le manque de connaissances affiché par l'Interprovincial en ce qui concerne les ressources de lutte contre les incendies de la municipalité locale. Selon l'Office, il serait souhaitable que les installations soient conçues et exploitées de façon aussi indépendantes que possible des ressources locales de lutte contre les incendies.

L'Office note que l'Interprovincial a entrepris d'aider à la formation des pompiers locaux pour traiter des incendies de propane. L'Office s'attendrait à ce que l'Interprovincial mette au point des méthodes et forme au moins quelques membres de son personnel d'exploitation (y compris certains du terminal Westover) pour lutter contre les incendies de propane. L'Office s'attend aussi à ce que l'Interprovincial introduise ces méthodes dans son manuel d'exploitation.

Chapitre 8
Disposition

L'Office a soigneusement examiné et soupesé toute la preuve déposée auprès de lui et a déterminé, en conclusion, que l'Interprovincial a satisfait l'Office que les emplacements présentés dans la demande sont appropriés pour les stations de transfert proposées. L'Office n'a pas été persuadé par un mémoire quelconque des intervenants ni par l'ensemble de leurs plaidoiries que l'Interprovincial n'avait pas démontré la pertinence globale des emplacements en question. Par conséquent, l'Office a décidé que, sous réserve des modalités contenues dans l'ordonnance d'audience n° AO-2- XO-1-83 (Annexe XIII), la décision de l'Office exemptant l'Interprovincial des exigences de l'alinéa 26 (1)a), du paragraphe 26 (2) et des articles 27, 28 et 29 de la Loi est confirmée par les présentes.

Toutefois, l'Office considère que les mémoires et dépositions des intervenants ont grandement contribué à l'instance examinée et ont fourni la base des nombreuses exigences auxquelles, selon l'Office, l'Interprovincial devrait satisfaire dans la planification, la construction et l'exploitation des installations proposées.

En ce qui concerne la question des coûts, l'Office désire aviser les parties que la question de la compétence de l'Office pour ce qui est de l'adjudication des dépens se trouve toujours auprès de la Cour d'appel fédérale. Si la Cour d'appel fédérale trouve que l'Office a le pouvoir d'adjuger les dépens aux parties de cette instance, l'Office convoquera une audience publique uniquement aux fins d'entendre la plaidoirie sur le fait de savoir si des dépens devraient être adjugés dans cette affaire particulière et, dans l'affirmative, le montant de ces coûts.

Ce qui précède, avec l'ordonnance de l'Office n° AO-2-XO-1-83, constitue nos motifs de décision et notre décision sur cette affaire.

A.D. Hunt
Membre présidant

J.R. Hardie
Membre

J.L. Trudel
Membre

Annexe I
Ordonnance N° XO-1-83

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application; et

RELATIVE À une requête par la société Pipe Line Interprovincial Limitée (ci-après appelée "la requérante"), en date du 27e jour de mai 1982 et modifiée au moyen d'informations en date du 20e jour d'octobre 1982, du 13e jour de janvier 1983, du 25e jour de février 1983 et du 9e jour de mars 1983, en vue de la délivrance d'une ordonnance en vertu de l'article 49 de la Loi exemptant des dispositions de certains articles de la Loi, certaines nouvelles installations et certaines modifications aux installations existantes dans la province de l'Ontario; requête déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier 1755-J1-43.

D E V A N T l'Office, le 4 mai 1983.

ATTENDU QUE l'Office a étudié ladite requête et est convaincu que lesdites nouvelles installations et modifications aux installations existantes sont requises pour la commodité et la nécessité publiques actuelles et futures;

IL EST ORDONNÉ QUE:

i) les modifications à environ 210,1 km de la canalisation n° 8 existante de la requérante, d'un diamètre de 508 mm pour le service de propane, à partir de la borne kilométrique 2804.555, située en partie dans le quart sud du lot A, plan cadastral 13, canton de Sarnia, comté de Lambton, province de l'Ontario, à la borne kilométrique 3014.671, située en partie dans le lot 2, concession 5, canton de Flamborough, municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, province de l'Ontario;

ii) une installation de chargement de camions;

iii) environ 280 m d'une canalisation d'un diamètre de 203 mm reliant la canalisation n° 8, à la borne kilométrique 3007.344, à l'installation de chargement de camions dont il est fait mention en (ii) de la présente;

iv) une installation de chargement de wagons, et

v) environ 500 m d'une canalisation de 203 mm reliant la canalisation n° 8, à la borne kilométrique 3011.694, aux installations de chargement de wagons dont il est fait mention en (iv) de la présente ordonnance.

soient par la présente exemptés des dispositions de l'alinéa a) du paragraphe (1) et du paragraphe (2) de l'article 26 et des articles 27, 28 et 29 de la Loi et sous réserve des conditions suivantes:

1. La requérante doit, sauf autrement autorisé par l'Office, faire en sorte que lesdites nouvelles installations et modifications aux installations existantes soient conçues, fabriquées, situées, construites, installées et mises à l'essai conformément aux devis, dessins et autres données établies dans ladite requête, dans sa version modifiée, et conformément aux spécifications et aux exigences applicables du Règlement sur les pipe-lines de l'Office national de l'énergie (DORS/78-746).

2. La requérante doit faire en sorte qu'aucune variation aux devis, dessins et autres données mentionnées à la condition 1 de la présente, ne soit apportée sans l'approbation préalable de l'Office.

3. La requérante doit faire en sorte que la modification, la construction et l'installation des installations mentionnées dans la présente, soient terminées au plus tard le 1er mai 1984, sauf si à la suite d'une requête de la requérante, l'Office établit une date ultérieure.

4. La requérante doit, avant le début de la construction des nouvelles installations et des modifications aux installations existantes, soumettre à l'approbation de l'Office:

   a) une description du système de détecteur de fuite et de contrôle de la canalisation, comme l'exigeait l'Office dans sa demande de renseignements en date du 20-07-1982, demandes nº 17 et 21;

   b) une déclaration en matière de répercussions environnementales portant sur les deux terminaux de transfert de propane, notamment une indication des techniques proposées de remise en état qui seront utilisées aux deux sites de terminal de transfert de propane;

   c) un rapport sur les résultats du râclage électronique, sur le programme proposé de réparations de même que sur le programme d'essais sous pression pour la canalisation nº 8;

   d) les plans du lot, les courbes altimétriques et la disposition des installations pour les terminaux de transfert de propane dans des camions et dans des wagons;

   e) les dessins du devis technique définitif des installations d'injection de propane à Sarnia et les installations de terminal de transfert dans des camions et dans des wagons à Millgrove;

   f) la liste de tous les codes, règlements et normes applicables aux installations mentionnées en (e) de la présente condition.

5. La requérante, dans les six mois après la construction, présente un rapport à la satisfaction de l'Office, décrivant la mise en oeuvre des techniques de remise en état mentionnées au paragraphe 4b), toute modification à ces procédures et une évaluation de leur efficacité.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe II
Ordonnance NO. AO-1-XO-1-83

RELATIVE à la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application; et

RELATIVE à l'ordonnance n° XO-1-83 en date du 4 mai 1983, visant certaines nouvelles installations et certaines modifications aux installations existantes de la société PipeLine Interprovincial Limitée, déposée auprès de l'Office sous le numéro 1755-J1-43.

D E V A N T l'Office, le 30 avril 1984.

ATTENDU que l'ordonnance n° XO-1-83, datée du 4 mai 1983, exempte certaines installations et certaines modifications aux installations actuelles de transport de propane dans la province de l'Ontario, des dispositions de l'alinéa a) du paragraphe (1) et du paragraphe (2) de l'article 26, et des articles 27, 28 et 29 de la Loi, exposées d'une manière plus détaillée dans ladite ordonnance;

ET ATTENDU que la modalité 3 de ladite ordonnance n° XO-1-83 stipule que la modification, la construction et la mise en place des installations qui y sont mentionnées seront terminées au plus tard le 1er mai 1984 à moins que, sur demande expresse de la société PipeLine Interprovincial Limitée, l'Office n'en reporte la date;

ET ATTENDU que l'Office a pris connaissance du mémoire de la société PipeLine Interprovincial Limitée (ci-après appelée "la requérante") en date du 19 avril 1984;

ET ATTENDU QUE la requérante a demandé une modification à la modalité 3 visant la date d'achèvement de la modification, de la construction et de l'installation desdites installations;

ET ATTENDU que l'Office a reçu et pris en considération les mémoires de plusieurs parties intéressées concernant cette requête;

IL EST ORDONNÉ que l'ordonnance n° XO-1-83, datée du 4 mai 1983, soit modifiée par la présente en y supprimant la modalité 3 et en la remplaçant par la condition suivante:

"3. Sous réserve du résultat de l'appel entendu actuellement par la Cour fédérale du Canada concernant cette affaire, la requérante devra faire en sorte que la modification, la construction et la mise en place des installations mentionnées dans les présentes, soient terminées au plus tard à la date que fixera l'Office à la fin de l'audience tenue en vertu de l'Ordonnance n° MH-1-83.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe III
Ordonnance MH-1-83

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application, et

RELATIVE À l'ordonnance n° XO-1-83 délivrée à la société Le Pipe Line Interprovincial Limitée, aux termes de l'article 49 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*; et

RELATIVE À une audience tenue aux termes des paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de référence 1755-J1-43.

D E V A N T l'Office le jeudi 7e jour de juillet 1983.

ATTENDU QUE l'Office national de l'énergie (ci-après appelé "l'Office") a délivré le 4 mai 1983 à la société Le Pipe Line Interprovincial Limitée (ci-après appelée "l'Interprovincial"), l'ordonnance n° XO-1-83, autorisant la construction et l'exploitation de certaines installations pipelinières pour le transport du propane, y compris des installations de chargement dans des camions et dans des wagons de chemin de fer comme il est décrit plus particulièrement dans l'ordonnance;

ET ATTENDU QUE les autorités et les propriétaires fonciers locaux du canton de Flamborough (Ontario) ont exprimé des inquiétudes quant au site prévu des installations de chargement dans des camions et dans des wagons de chemins de fer et qu'ils ont demandé à l'Office de revoir sa décision du mois de mai 1983.

ET ATTENDU QUE l'Office estime qu'il est recommandable, aux termes des paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, de tenir une audience publique afin de recevoir des mémoires de l'Interprovincial et des parties intéressées, dans le but de revoir cette partie de la décision de l'Office de mai 1983 approuvant le site des installations de chargement;

IL EST ORDONNÉ QUE:

1. Une audience publique débute au Holiday Inn à Burlington (Ontario) à compter de 9h30,1e 16 août 1983, afin de recevoir les mémoires de l'Interprovincial et des parties intéressées portant sur la question du site des installations de chargement pour camions et pour rail.

2. L'audience ne porte que sur la question du site des installations de chargement.

3. L'Interprovincial se charge, aussitôt que possible, de faire publier l'avis d'audience dans la forme prescrite à l'annexe l de la présente ordonnance, dans un numéro de chacun des journaux suivants: "The Hamilton Spectator", dans la ville d'Hamilton; "The Flamborough Review", dans la ville de Waterdown; "The Globe and Mail", dans la ville de Toronto; et "The Citizen" dans la ville d'Ottawa, tous dans la province de l'Ontario, et dans la Gazette du Canada.

4. À moins d'autorisation contraire de l'Office, toute personne qui désire présenter un mémoire à l'audience en envoie, au plus tard le 8 août 1983, un exemplaire au Secrétaire de l'Office et un à l'Interprovincial. Le mémoire doit contenir une courte description de sa position quant au site des installations de charge- ment et être accompagné de tout document à l'appui, sur lequel cette personne a l'intention de s'appuyer.

5. La procédure à suivre au cours de l'audience soit la suivante:

   a) Les témoins de l'lnterprovinciaî fourniront un aperçu du projet approuvé par l'ordonnance n° XO-1-83 et ils fourniront les détails sur le site prévu des installations de chargement, y compris des détails sur les autres sites étudiés et les critères retenus pour choisir le site prévu plutôt qu'un autre.

   b) Les parties intéressées et l'Office pourront procéder au contre-interrogatoire des témoins de l'Interprovincial.

   c) Les parties intéressées pourront présenter leurs mémoires portant sur le site prévu des installations de chargement de l'Interprovincial, sur les autres sites possibles et sur les critères qui devraient servir à choisir le meilleur site pour les installations de chargement.

   d) L'Interprovincial et l'Office pourront procéder au contre-interrogatoire des parties intéressées quant à leurs mémoires.

6. L'Interprovincial se charge, aussitôt que possible, de rendre disponibles au public tous les documents déposés auprès de l'Office à l'appui du site des installations de chargement, y compris les demandes de renseignements de l'Office et les réponses de l'Interprovincial, aux endroits suivants:

   La société Le Pipe Line Interprovincial Limitée
   C.P. n°. 48, 1 First Canadian Place
   Toronto (Ontario) M4X 1A9

   La bibliothèque municipale de Waterdown,
   25 rue Mill nord,
   Waterdown (Ontario)

   Le canton de Flamborough
   352, rue Dundas ouest
   Waterdown (Ontario) LOR 2HO

   Des exemplaires de ces documents peuvent également être examinés aux bureaux de l'Office national de l'énergie, 473, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A OE5.

7. L'audience se déroule dans !'une ou l'autre langue officielle et des services de traduction soient fournis si une partie au dossier en fait la demande.

FAIT dans la ville d'Ottawa, dans la province de l'Ontario, ce 7e jour de juillet 1983.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe 1

L'Ordonnance nº MH-1-83

Office national de l'énergie
Avis d'audience publique

Site prévu des installations de chargement de propane de la société le Pipe Line Interprovincial Limitée

L'office national de l'énergie tiendra une audience publique aux termes des paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* afin de recevoir des mémoires des parties intéressées, portant sur le site des installations de chargement de propane dans des camions et dans des wagons de chemin de fer. L'audience aura lieu afin de revoir la partie de la décision de l'Office du mois de mai 1983, approuvant le site des installations dans le canton de Flamborough (Ontario).

L'audience débutera à 9 h 30 le mardi 16 août 1983, au Holiday Inn de Burlington (Ontario).

Toute personne qui désire présenter un mémoire au cours de l'audience doit, avant le 8 août 1983, en envoyer un exemplaire au Secrétaire de l'Office et un à l'Interprovincial. Le mémoire doit contenir une courte description de sa position quant au site des installations de chargement et être accompagné de tout document à l'appui, sur lequel cette personne a l'intention de s'appuyer. Ces personnes recevront un exemplaire de l'ordonnance nº MH-1-83 (en français ou en anglais) qui indique la procédure à suivre au cours de l'audience. On peut consulter des exemplaires des documents concernant le site des installations de chargement aux bureaux de l'Interprovincial à Toronto, aux bureaux de l'Office à Ottawa, aux bureaux du canton de Flamborough à Waterdown (Ontario) et à la bibliothèque municipale, rue Mill, à Waterdown (Ontario).

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, veuillez téléphoner aux Services d'information de l'Office, (613) 593-6936.

Le Secrétaire
G. Yorke Slader
Office national de l'énergie
473, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0E5

Annexe IV
Ordonnance N° AO-1-MH-1-83

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application, et

RELATIVE À l'ordonnance n° XO-1-83 délivrée à la société Pipe Line Interprovincial Limitée, conformément à l'article 49 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*; et

RELATIVE À une audience conformément aux alinéas 17 (1) et 20 (3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de dossier 1755-J1-43.

DEVANT l'Office, le jeudi 24 janvier 1985.

ATTENDU QUE l'Office national de l'énergie (ci. après appelé "l'Office") a ordonné dans son ordonnance n° MH-1-83 datée du 7 juillet 1983, la tenue d'une audience publique afin d'obtenir les dépositions de la société Pipe Line Interprovincial Limitée (ci-après appelée "Interprovincial") et des parties intéressées, en ce qui concerne le site prévu des installations de chargement de propane par camion et par rail proposé par Interprovincial, que l'Office a approuvé dans l'ordonnance n° XO-1-83 datée du 4 mai 1983;

ET ATTENDU QUE l'audience publique a été ajournée jusqu'à ce que l'Office précise une date pour la reprise de l'audience;

IL EST ORDONNÉ QUE:

1. Une audience publique débute au Holiday Inn à Burlington (Ontario) à 9h30, le 26 mars 1985 afin de recevoir les dépositions de l'Interprovincial et des parties intéressées, sur la question de l'emplacement des installations de chargement par camion et par rail.

2. Dans l'éventualité que les affaires ne soient pas terminées le 4 avril 1985, l'audience soit reportée au mardi 22 avril 1985.

3. La procédure à suivre au cours de l'audience est précisée dans la lettre de l'Office datée du 10 janvier 1985, dont une copie a été envoyée à toutes les parties au dossier. Plus particulièrement:

    a) L'ordre des comparutions, l'ordre de la présentation de la preuve et des plaidoyers seront établis par l'Office au début de l'audience.

    b) À la lumière de la décision de l'Office du 13 juillet 1984, à l'effet qu'un nouveau comité soit constitué afin d'entendre la proposition d'Interprovincial, il sera nécessaire de recommencer l'étape de l'audience de ce dossier par opposition à simplement poursuivre l'enquête qui avait été suspendue le 28 septembre 1983. Par conséquent, l'audience replanifiée sera menée conformément à l'ordonnance n° MH-1-83 et les articles compris dans la liste des pièces justificatives préalablement déposées et soumis avant le 16 août 1983, soit la date à laquelle le comité précédent avait commencé ses délibérations, continueront à faire partie du dossier, tandis que tout autre document présenté devant l'Office après cette date, ne sera inclus que s'il est de nouveau présenté à l'audience reconvoquée.

c) Les décisions rendues par le comité précédent seront exclues du dossier de l'audience reconvoquée.

4. Les parties qui désirent obtenir des exemplaires des Motifs de décision de l'Office datés du 13 juillet 1984, une liste des pièces justificatives mentionnées au paragraphe 3(6) et l'ordonnance d'audience MH-1-83, communiquent avec le Secrétaire de l'Office.

FAIT à Ottawa, dans la province de l'Ontario, ce 24 janvier 1985.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe V
Ordonnance N^{o} AO-2-MH-1-83

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application; et

RELATIVE À l'ordonnance n^{o} XO-1-83 délivrée à la société Pipeline Interprovincial Limitée, conformément à l'article 49 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*; et

RELATIVE À une audience, aux termes des paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de référence 1755-J1-43.

D E V A N T l'Office le lundi 18e jour de février 1985.

ATTENDU QUE l'Office national de l'énergie, dans son ordonnance n^{o} AO-1-MH-1-83 datée du 24 janvier 1985, a fixé qu'une audience publique débute le 26 mars 1985, à l'hôtel Holiday Inn à Burlington (Ontario).

ET ATTENDU QUE, étant donné d'autres engagements d'audiences, il appert maintenant à l'Office qu'il ne lui sera pas possible de faire commencer l'audience à la date précisée dans l'ordonnance de l'Office n^{o} AO-1-MH-1-83.

IL EST ORDONNÉ QUE:

Les paragraphes 1 et 2 de l'ordonnance n^{o} AO-1- MH-1-83 soient abrogés et remplacés par ce qui suit:

1. Une audience publique commence à l'hôtel Holiday Inn à Burlington (Ontario), à 9h30, heure locale, le 23 avril 1985, afin de recevoir les dépositions de l'Interprovincial et des parties intéressées sur la question de l'emplacement des installations de chargement par camion et par rail.

ET IL EST EN OUTRE ORDONNÉ QUE:

L'ordonnance n^{o} AO-1-MH-1-83 soit modifiée en lui ajoutant ce qui suit, immédiatement après le paragraphe 4 de celle-ci:

5. Si l'Interprovincial désire déposer toute révision aux documents déjà déposés sur cette affaire ou toute documentation complémentaire, y compris la preuve en chef écrite, elle en dépose, le 22 mars au plus tard, 30 exemplaires auprès de l'Office et en signifie un exemplaire à chaque partie intéressée.

6. Toute partie intéressée qui désire déposer toute révision aux documents déjà déposés sur cette affaire ou toute documentation complémentaire, y compris la preuve en chef écrite, en dépose, le 5 avril 1985 au plus tard, 30 exemplaires auprès de l'Office et en signifie un exemplaire à l'Interprovincial et un exemplaire à chaque partie intéressée.

7. Toute partie intéressée dont il est fait mention au paragraphe 6 et qui trouve que le dépôt et la signification des documents visés au paragraphe 6 constituent une charge excessive, peut demander à l'Office d'être dispensée de cette exigence.

8. Sauf indication contraire de l'Office, les procédures de la présente audience seront régies par l'ébauche des règles de pratique et de procédures de l'ONÉ, datée du 18 février 1985.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe VI
Ordonnance N° AO-3-MH-1-83

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application; et

RELATIVE À l'ordonnance n° XO-1-83, délivrée à la société Pipeline Interprovincial Limitée, conformément à l'article 49 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*; et

RELATIVE À une audience, aux termes des paragraphes 17 (l) et 20 (3) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, déposée auprès de l'Office sous le numéro de référence 1755-J1-43.

D E V A N T l' Office le mardi 26e jour de mars 1985.

ATTENDU QUE l'Office national de l'énergie, dans son protocole d'instructions à toutes les parties en date du 26 mars 1985, a averti celles-ci que la date à laquelle les parties intéressées doivent déposer toute révision aux documents déposés sur cette affaire ou toute documentation complémentaire est portée du 5 au 12 avril 1985;

IL EST ORDONNÉ QUE le paragraphe 6 de l'ordonnance de l'Office n° AO-2-MH-1-83 soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

"6. Toute partie intéressée qui désire déposer toute révision aux documents déjà déposés sur cette affaire ou toute documentation complémentaire, y compris la preuve en chef écrite, en dépose, 1e 12 avril 1985, 30 exemplaires auprès de l'Office et en signifie un exemplaire à l'Interprovincial et un exemplaire à chaque partie intéressée."

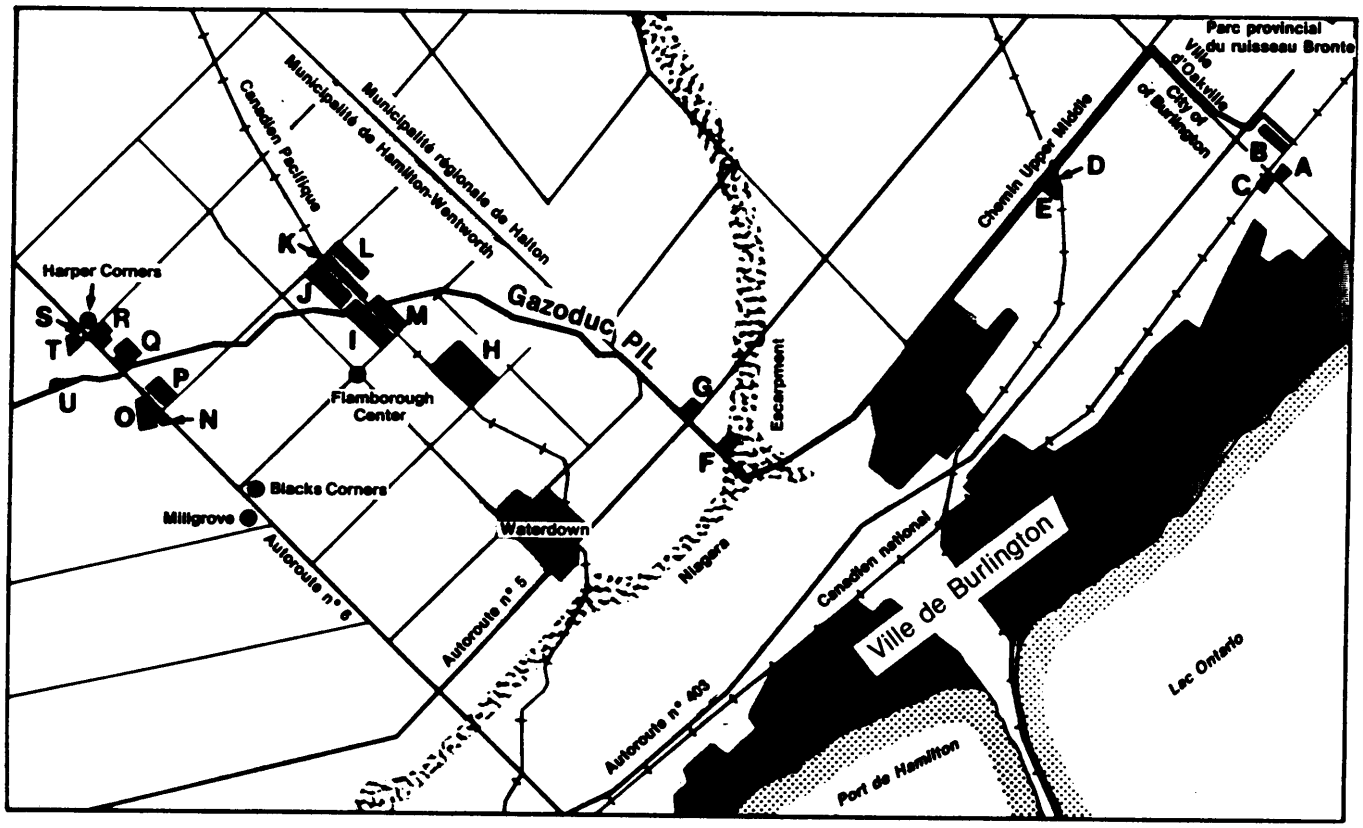
OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

G. Yorke Slader

Annexe VII

Figure A7-1
Autres emplacements d'installations examinés par l'Interprovincial dans les villes d'Oakville, de Flamborough et de Burlington

Autres emplacements d'installations examinés par l'Interprovincial dans les villes d'Oakville, de Flamborough et de Burlington



Emplacements proposés pour les installations combinées— Sites A, B, C, D, E, M
Emplacements proposés pour le terminal de transfert par camions—Sites F, G, H, N, O, P, Q, R, S, T, U
Emplacements proposés pour le terminal de transfert par rail—Sites H, I, J, K, L

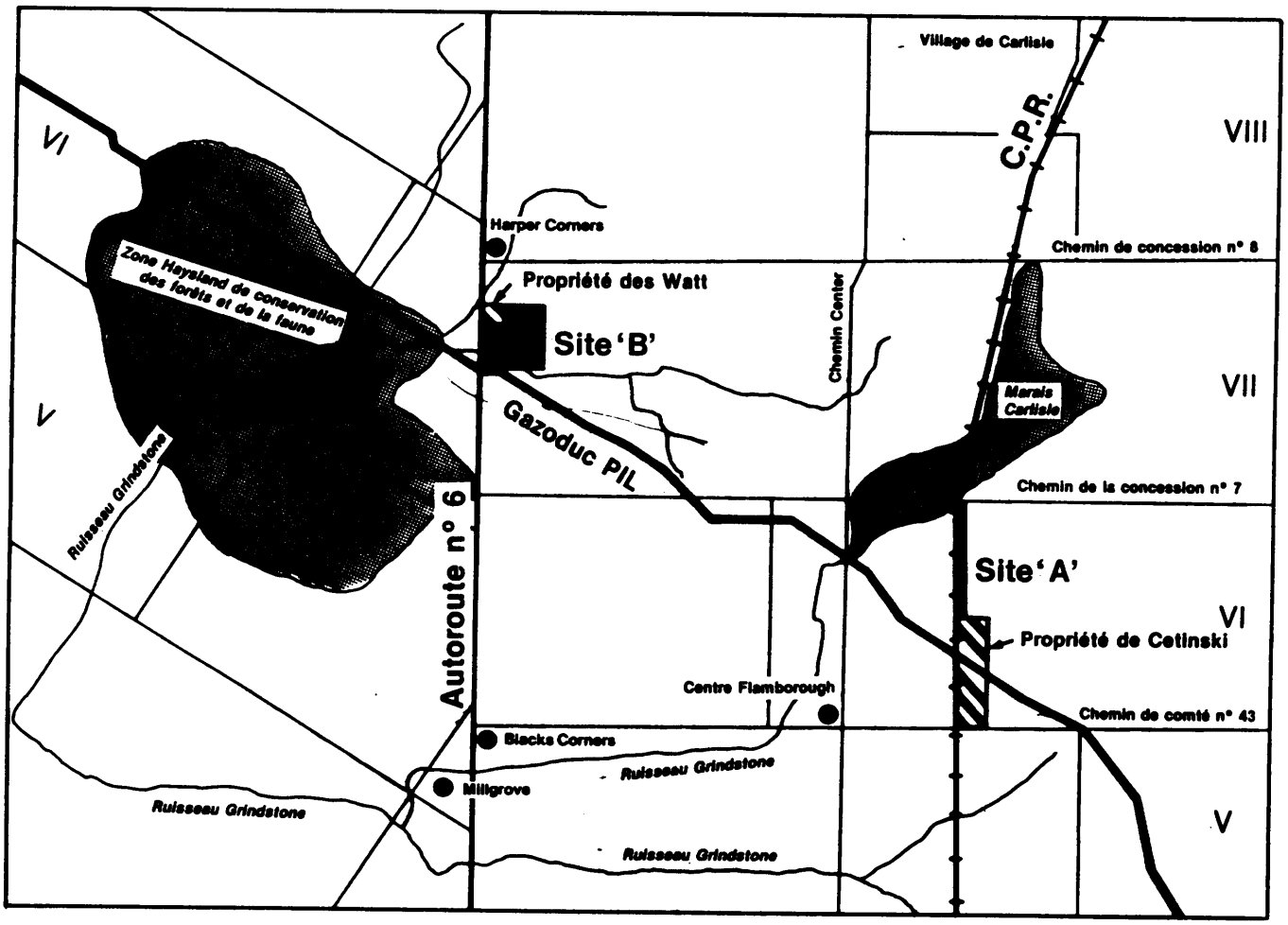
Note:

Site M—Propriété de Cetinski—Demande originale
Site K—Emplacement du terminal par rail—Demande modifiée
Site Q—Emplacement du terminal pour camions—Demande modifiée

Annexe VIII

Figure A8-1
Emplacements proposés les installations de propane approuvées aux termes de l'ordonnnance nº XO-1-83
Ville de Flamborough
Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

Emplacements proposés pour les installations de propane approuvées aux termes de l'ordonnance n° XO-1-83
Ville de Flamborough
Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth



Note:

Site A—Identifié à l'origine comme site K à l'annexe VII
Site B—Identifié à l'origine comme site Q à l'annexe VII
Propriété de Cetinski—Identifié à l'origine comme site M à l'annexe VII

Annexe IX
Article 5 - Recommandations du rapport de renseignements environnementaux d'Ecoplan Ltd., du 3 août 1983

(Traduction libre)

Ville de Flamborough
Municipalité régionale
de Hamilton-Wentworth (Ontario)

Ecoplans Ltd.
Waterloo (Ontario)
3 août 1983

5.0 Mesures recommandées - Atténuation

La société Pipe Line Interprovincial Limitée propose de construire deux installations de transfert de propane à deux sites situés dans le canton de Flamborough. Les chapitres précédents ont décrit les ressources environnementales des deux sites et les répercussions environnementales associées avec la construction à ces deux sites. Il a été supposé qu'un programme de gestion environnementale sera intégré à la procédure détaillée de conception des sites ainsi que durant les phases de construction et d'exploitation des installations.

Il ne relève pas de la portée de la présente évaluation de fournir une description détaillée des mesures de protection et d'atténuation à mettre en oeuvre, pendant et après la construction. Toutefois, les recommandations suivantes aideront à l'élaboration de l'ensemble de la gestion environnementale.

5.1 Recommandations générales

Il est recommandé que pendant la construction, la société Pipe Line Interprovincial Limitée ait des inspecteurs qualifiés sur place pour observer et rendre compte des travaux de l'entrepreneur, pour surveiller les effets de la construction sur l'environnement et s'assurer que les méthodes de gestion environnementales sont observées.

5.2 Particularités du site

5.2.1 Site 1 ferroviaire

Cinq mesures d'atténuation sont proposées:

i) garder les activités de construction à plus de 100 mètres des haies,

ii) remplacer un écran végétal entre le propriétaire de maison du chemin de la concession n° 7 et de la voie d'accès,

iii) planter un écran visuel (haie) comprenant un triple rang de feuillus (frênes, chênes, tilleuls d'Amérique, érables avec des trembles) le long de la limite nord du site et sur une largeur de 10 mètres,

iv) récupérer le sol de couverture dans la zone de construction pour l'utiliser ailleurs sur le site, et

v) assurer l'inspection environnementale sur les terrains pendant la construction afin de protéger principalement les zones de haies et les boisés.

5.5.2 Site 2 du terminal pour camions

Les mesures d'atténuation appropriées à ce site se présentent comme suit:

i) le débroussaillage du site doit être suivi de l'enlèvement de tout sol organique et de son expédition à un entrepreneur local d'aménagement paysager pour le lui vendre, s'il y a lieu, ou à un dépotoir pour évacuation,

ii) toute végétation fibreuse devant être enlevée devrait être vendue comme bois de chauffage et éliminée du site. Tout autre matériau de bois devrait être évacué vers un dépotoir approprié,

iii) le sol de couverture devrait stocké à l'extérieur de l'emprise de raccordement au gazoduc si elle croise un terrain productif à foin,

iv) aucune plantation d'arbres dans les prés n'est nécessaire sur le site car la succession naturelle des plantes sera suffisante,

v) la roche nue sur la pente, d'un rapport d'inclinaison de 3 à 1, entourant le site du terminal réduira le danger possible d'incendies de forêt et exigera moins d'entretien,

vi) jusqu'au moment où la succession naturelle des plantes couvre les zones de pré ouvert, le foin devrait être coupé et évacué pour réduire les dangers d'incendie. La route d'accès servira de coupe-feu et ses bords devraient être tondus pour réduire davantage les dangers d'incendie.

vii) des ponceaux devraient être installés en un ou deux points le long du chemin d'accès (autre qu'à l'autoroute n° 6) pour que l'eau puisse s'écouler vers le fossé sans entrave pendant les périodes de forte pluie, et

viii) assurer l'inspection environnement du site pendant la construction afin de protéger les zones boisées, de réduire l'érosion du sol, d'assurer l'évacuation des sols organiques et des matières de bois et de surveiller la remise en état du site.

Annexe X
Décision de l'Office Sur la sécurité et l'exploitation du réseau de gazoduc principal de Pipe Line Interprovincial Limitée

À mesure que la présente audience progressait, l'Office s'est inquiété de plus en plus de l'amplitude qu'avaient prises diverses questions, y compris les exploitations et la sécurité liée au gazoduc principal de PIL qui sont devenues des sujets d'examen.

Jusqu'à ce moment, l'Office préférait rester souple sur les sujets qui auraient pu être introduits, mais il considère avoir atteint le stade d'audience auquel une décision était nécessaire.

Cette audience publique, convoquée aux termes de l'ordonnance de l'Office n° MH-1-83, doit réexaminer la pertinence des sites A et B.

L'Office a déjà approuvé la conversion de la canalisation n° 8 pour le service de propane et la question de l'exploitation et de la sécurité de la canalisation n° 8 n'est pas à l'ordre du jour à ce moment-ci.

L'Office convient que la sécurité est une considération pertinente dans la sélection des sites pour les installations de chargement par camions et par rail. Les méthodes et systèmes de sécurité pour les installations peuvent être examinés séparément du gazoduc.

L'Office note que la PIL propose d'installer du matériel qui isolera physiquement toutes les installations de chargement aux deux emplacements, y compris les canalisations d'alimentation, du gazoduc principal.

Ayant examiné toutes ces questions, l'Office n'autorisera pas l'interrogatoire sur les questions qui se rapportent au réseau pipelinier de la PIL en tant que tel.

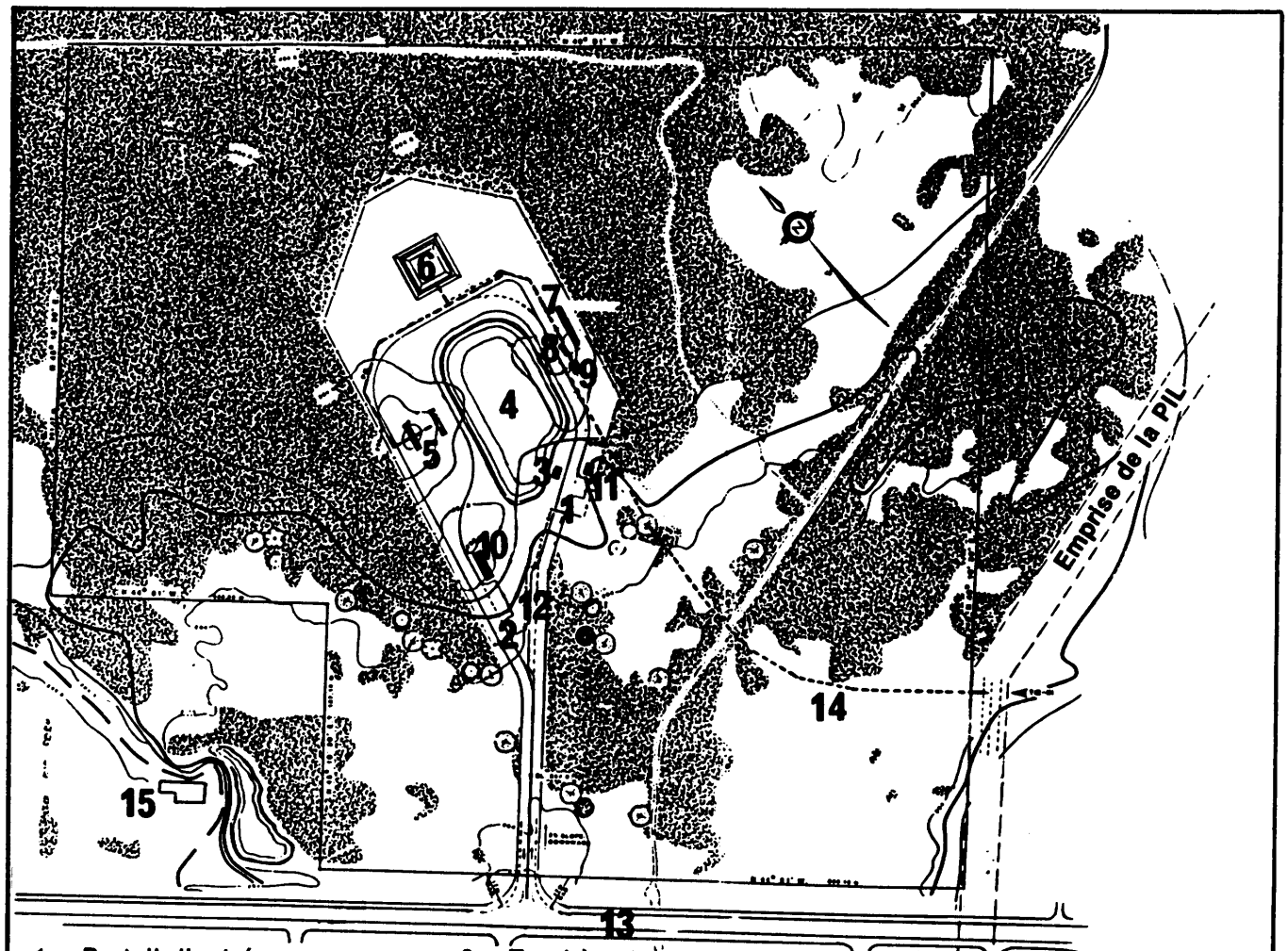
À la lumière de cette décision, l'Office considère qu'une décision relative à l'objection d'hier de M. Brown n'est plus nécessaire. La présente constitue notre décision sur cette question de procédure.

Référence: MH-1-83, Volume 8, vendredi 3 mai 1985
Référence de transcription 1707 à 1709

Annexe XI

Figure A11-1
Terminal de propane de Westover
Implantation de la zone de chargement par camions
Solution III

Terminal de propane de Westover
Implantation de la zone de chargement par camions
Solution III



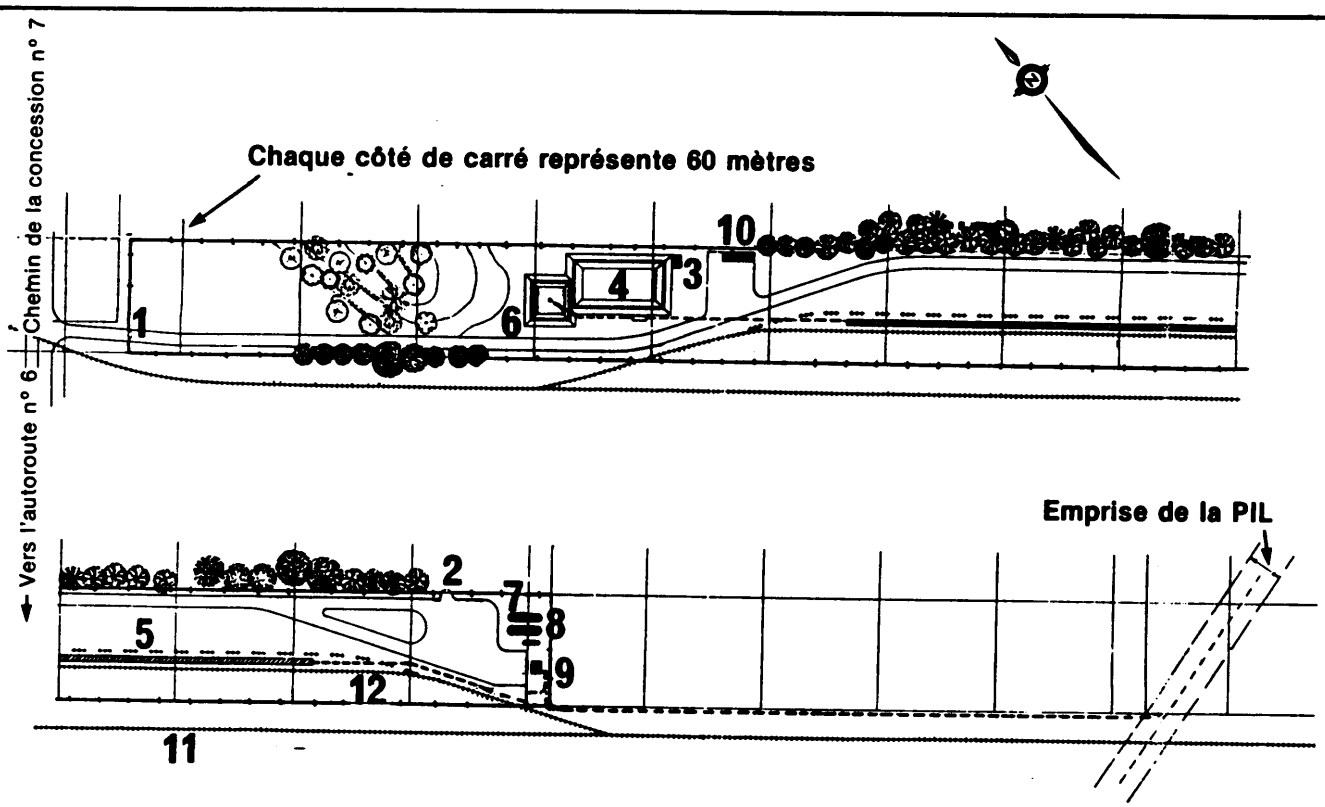
1. Portail d'entrée
2. Portail de sortie
3. Station de pompage pour eau d'incendie
4. Bassin de protection contre les incendies et d'eau pluviale
5. îlot de chargement
6. Torchère
7. Réservoir de stockage
8. Réservoir de produit odorisant
9. Bâtiment du compresseur de gaz
10. Immeuble des bureaux et des commandes
11. Immeuble de service
12. Voie réservée aux pompiers
13. Autoroute n° 6
14. Canalisation d'alimentation
15. Propriété des Watt

Source: Modified Exhibit No. 113B

Annexe XII

Figure A12-1
Terminal de propane de Westover
Zone de chargement par rail
Plan parcellaire

Terminal de propane de Westover
Zone de chargement par rail
Plan parcellaire



1. Portail
2. Portail d'urgence pour camions
3. Station de pompage d'eau d'incendie
4. Bassin d'eau contre les incendies
5. Chargement (16 emplacements)
6. Torchère
7. Réservoirs horizontaux à fonds elliptiques
8. Réservoirs de produit odorisant
9. Bâtiment du compresseur à gaz
10. Immeuble de service et des bureaux
11. Voie existante de CPR
12. Nouvel embranchement ferroviaire

Source: Modified Exhibit No. 69

Annexe XIII
Ordonnance N^{o} AO-2-XO-1-83

RELATIVE À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* ("la Loi") et à ses règlements d'application ("les Règlements'), et

RELATIVE À l'ordonnance n^{o} XO-1-83, dans sa version modifiée, délivrée à la société Pipe Line Interprovincial Limitée ("Interprovincial") conformément à l'article 49 de la Loi; et

RELATIVE À une audience publique aux termes des paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la Loi, déposée auprès de l'Office sous le numéro de référence 1755-J1-43.

D E V A N T l'Office, le mercredi 18e jour de décembre 1985.

ATTENDU QUE l'Office a délivré l'ordonnance n^{o} XO-1-83, datée du 4 mai 1983, exemptant la demande de l'Interprovincial des modalités de l'alinéa 26 (1)a), du paragraphe 26(2) et des articles 27, 28 et 29 de la Loi, sous réserve de certaines conditions;

ET ATTENDU QUE les autorités locales et les propriétaires fonciers du canton de Flamborough (Ontario) ont exprimé leurs inquiétudes au sujet de l'emplacement proposé pour les installations de transfert par camions et par rail;

ET ATTENDU QUE l'Office, aux termes des paragraphes 17 (1) et 20 (3) de la Loi, a décidé de tenir une audience publique afin d'examiner la partie de la décision de l'Office du 4 mai 1983 approuvant l'emplacement des installations de chargement du propane;

ET ATTENDU QUE l'Office a délivré l'ordonnance n^{o} AO-1-XO-1-83, datée du 30 avril 1984, modifiant la modalité 3 de l'ordonnance n^{o} XO-1-83, exigeant que les modifications, la construction et la mise en place des installations soient achevées avant une date devant être déterminée par l'Office à la conclusion de l'audience publique;

ET ATTENDU QUE l'Office a décidé de confirmer les exemptions accordées par l'ordonnance n^{o} XO-1-83, dans sa version modifiée, sous réserve de la modification aux conditions imposées par la présente ordonnance;

IL EST ORDONNÉ QUE l'ordonnance n^{o} XO-1-83, dans sa version modifiée, datée du 4 mai 1983, soit modifiée davantage comme suit:

1. Les modalités 3, 4b) et 5 sont abrogées.

2. Les modalités suivantes sont ajoutées à l'ordonnance XO-1-83:

GÉNÉRALITÉS

6. Les installations de gazoduc devant être construites conformément à la présente ordonnance demeurent la propriété de l'Interprovincial qui en est l'exploitante.

7. L'Interprovincial doit, sauf autorisation contraire de l'Office ou injonction de ce dernier, appliquer ou faire appliquer toutes les politiques, pratiques et procédures produites dans la preuve présentée devant l'Office et celles détaillées dans les mémoires supplémentaires, comme prescrit dans la présente ordonnance.

8. L'Interprovincial doit, dans les deux mois qui suivent la délivrance de la présente ordonnance, ou à toute autre date qui peut être déterminée par l'Office, déposer pour approbation auprès de l'Office un calendrier de dépôt de ses programmes, pratiques, plans et procédures qu'elle a entrepris d'exécuter ou de mettre au point, y compris ceux exigés par ces modalités et doit ensuite présenter la documentation conformément au calendrier approuvé, sauf autorisation contraire de l'Office.

AVANT, PENDANT ET APRÈS LA CONSTRUCTION

9. L'Interprovincial doit, avant, pendant et après la construction:

    a) surveiller l'approvisionnement en eau des puits utilisés actuellement et se trouvant dans un rayon de 300 mètres du terminal de chargement par camions; et

    b) présenter auprès de l'Office, les résultats de ce programme de surveillance des puits, six mois après avoir reçu l'autorisation de mise en service.

AVANT LE DÉBUT DE LA CONSTRUCTION

10. L'Interprovincial doit, avant le début de la construction, agrandir la zone du site pour camions afin d'inclure la partie du lot 13, concession 7, se trouvant auparavant dans le canton de Flamborough, comté de Wentworth et qui se trouve maintenant dans la ville de Flamborough, municipalité régionale de Hamilton-Wentworth et appartenant actuellement à M. et à Mme Watt. Après la mise en service, cette partie du site ne devrait plus être utilisée à des fins résidentielles.

11. L'Interprovincial doit, avant le début de la construction, mettre au point et déposer pour approbation auprès de l'Office, un programme de gestion de l'environnement qui doit comprendre pour les phases de conception, de construction et d'exploitation:

    a) ses politiques et procédures environnementales; et

    b) la fréquence et l'à-propos des inspections environnementales.

AVANT L'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE

12. En plus des exigences de la partie VII du Règlement sur les oléoducs (DORS/78-746), l'Interprovincial doit, avant d'obtenir l'autorisation de mise en service, déposer auprès de l'Office pour approbation, un manuel des opérations qui doit comprendre des chapitres traitant de ce qui suit:

    a) les problèmes particuliers inhérents à l'exploitation, l'entretien et à la réparation du présent réseau de propane et des sites de terminal.

    b) la sécurité des sites;

    c) restriction des sources d'inflammation aux deux sites de terminal;

d) l’accès des véhicules;

e) les systèmes de détection de gaz;

f) les systèmes de détection des incendies;

g) les exigences de chargement;

h) l’utilisation de détecteurs de gaz pour vérifier les charges non odorisées avant leur départ des sites;

i) les systèmes de lutte contre les incendies, y compris les étangs, les conduites d’eau principales, les bouches à incendie, les détecteurs et les circuits de type déluge à eau sous air;

j) les commandes informatisées;

k) les commandes des accessoires;

l) les commandes manuelles

m) la réponse de l’opérateur à chaque catégorie d’alarme;

n) la réponse du réseau à chaque catégorie d’alarme.

13. L’Interprovincial doit, avant de se faire accorder l’utilisation de mise en service, déposer auprès de l’Office pour approbation, un manuel des mesures d’urgence pour le propane comprenant, mais n’y étant pas limité, ce qui suit:

a) un énoncé de la portée de l’application des informations sur les méthodes d’urgence;

b) une description détaillée des installations auxquelles s’appliquent les procédures, y compris l’emplacement des installations et l’accès à ces dernières;

c) les conditions d’exploitation normales telles que la pression et le débit;

d) les méthodes de documentation des cas d’urgence;

e) les inscriptions et les avertissements à donner aux personnes signalant une urgence;

f) une description succincte de la première mesure à suivre dès la découverte d’une urgence;

g) les noms et les numéros de téléphone du personnel de l’Interprovincial ou des services à appeler en cas d’urgence et leurs responsabilités respectives;

h) les noms et les numéros de téléphone des services publics et d’autres organismes qu’il y a lieu d’appeler en cas d’urgence;

i) une description détaillée des plans ainsi que toute information pertinente de coopération avec les organismes publics pertinents en cas d’urgence;

j) une description des catégories et des emplacements du matériel d'urgence disponible, y compris une description des catégories et des emplacements des dispositifs portatifs d'arrêt d'urgence;

k) les procédures à suivre à la scène de l'urgence par les employés de l'Interprovincial et les autres; .

l) les précautions de sécurité à suivre pendant une urgence, y compris

i) la manutention du propane et du mercaptan,

ii) l'isolement du site et les procédures d'arrêt,

iii) les procédures de détection des niveaux de danger au site;

m) un plan d'urgence en cas de déversement de propane pour le dégagement de produits du gazoduc et des installations connexes, y compris les procédures de détection et de dispersion du propane pour chaque saison de l'année;

n) des plans d'urgence pour la protection immédiate de l'environnement;

o) les méthodes d'évacuation à suivre.

14. L'Interprovincial doit, avant de se faire accorder l'autorisation de mise en service, déposer auprès de l'Office pour approbation:

a) un programme de formation du personnel travaillant sur place; et

b) un calendrier du programme de formation indiquant les modalités de toute nouvelle formation périodique.

15. L'Interprovincial doit, avant de se faire accorder l'autorisation de mise en service:

a) mettre au point et déposer auprès de l'Office pour approbation, un programme de détection des puits pour les résidences situées dans un rayon de 200 mètres du terminal de chargement par rail;

b) déposer les résultats de ce programme de surveillance des puits, six mois après avoir reçu l'autorisation de mise en service.

PENDANT LES OPÉRATIONS

16. L'Interprovincial doit, pendant le state d'exploitation, déposer auprès de l'Office pour approbation, toute modification au programme de formation du personnel et au calendrier de formation dont il est fait mention à la modalité 14 de la présente ordonnance.

17. L'Interprovincial doit assurer, pendant les heures d'exploitation, une permanence aux deux sites par des membres de son personnel qui soient formés pour la manutentation du propane et les dangers en découlant.

18. En plus de la modalité 11, l'Interprovincial doit, dans la première année d'exploitation, déposer auprès de l'Office un rapport environnemental post-construction décrivant l'efficacité des procédures du programme de protection de l'environnement.

IL EST EN OUTRE ORDONNÉ QUE l'Interprovincial se charge de faire achever la modification, la construction et le montage des installations dont il est fait mention dans les présentes avant le 1er jour de juin 1987, à moins que sur demande expresse de l'Interprovincial, une date ultérieure ne soit déterminée par l'Office.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE
Le Secrétaire

J.S. Klenavic