



DÉCISION

Dossier OF-Fac-Oil-T260-2013-03 19
Le 16 avril 2018

Maître Stephanie James
Avocate de la municipalité par intérim
Ville de Coquitlam
3000, voie Guildford
Coquitlam (C.-B.) V3B 7N2
Courriel : sjames@coquitlam.ca

Monsieur Dana Soong
Gestionnaire, programmes de gestion
du service public
Ville de Coquitlam
500, voie Mariner
Coquitlam (C.-B.) V3K 5J6
Courriel : dsoong@coquitlam.ca

Monsieur D. Scott Stoness
Vice-président de la réglementation et des
finances
Kinder Morgan Canada Inc.
300, Cinquième Avenue S.-O., bureau 2700
Calgary (Alberta) T2P 5J2
Courriel : regulatory@transmountain.com

Maître Shawn H.T. Denstedt,
Avocat Osler,
Hoskin & Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l.
450, Première Rue S.-O., bureau 2500
Calgary (Alberta) T2P 5H1
Courriel : regulatory@transmountain.com

**Trans Mountain Pipeline ULC (« Trans Mountain »)
Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain – Certificat OC-64
Décision concernant l'audience sur le tracé détaillé MH-034-2017
Ville de Coquitlam**

Maîtres, Messieurs,

1. Contexte

Le 19 mai 2016, l'Office national de l'énergie a publié un rapport recommandant au gouverneur en conseil d'agréer le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (le « projet »), sous réserve de 157 conditions ([A77045](#)).

Le projet comprenait le doublement du réseau pipelinier de 1 147 kilomètres de long de Trans Mountain en Alberta et en Colombie-Britannique au moyen d'un nouveau pipeline enfoui sur environ 981 kilomètres, des installations nouvelles et modifiées, telles que des stations de

.../2

pompagement, des installations supplémentaires pour le chargement de bateaux-citernes au terminal maritime Westridge à Burnaby, de même que la remise en service d'un pipeline de 193 kilomètres entre Edmonton et Burnaby. Trans Mountain a demandé l'approbation d'un couloir de 150 mètres de largeur pour le tracé pipelinier général du projet.

Le 29 novembre 2016, le gouverneur en conseil a donné instruction à l'Office de délivrer le certificat d'utilité publique OC-064 (le « certificat ») ([A80871](#)) ayant pour effet d'approuver le projet, y compris le couloir proposé de 150 m de largeur.

Les 3 et 17 mars 2017, Trans Mountain a présenté une demande à l'Office pour le tronçon 7 du tracé détaillé du projet, et a soumis les plan, profil et livre de renvoi (les « PPLR ») visant ce tronçon. Conformément à l'article 34 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), Trans Mountain a mis des copies de ses PPLR à la disposition du public, aux fins de consultation; elle a signifié des avis aux propriétaires des terrains qu'elle envisage d'acquérir pour le tracé détaillé proposé¹, et a fait paraître un avis dans les journaux locaux des régions situées à proximité du tracé détaillé proposé².

Dans toutes les audiences sur le tracé détaillé, l'Office examine les questions suivantes³ :

- 1) le meilleur tracé détaillé possible pour le pipeline;
- 2) la méthode de construction du pipeline la plus appropriée;
- 3) le moment le plus approprié à la construction du pipeline.

Dans sa lettre de décision du 4 octobre 2017 ([A86548](#)), l'Office a indiqué qu'il n'étudierait pas la question de l'indemnisation des propriétaires fonciers, car elle ne relève pas de sa compétence.

2. Audience sur le tracé détaillé MH-034-2017

La Ville de Coquitlam (« Coquitlam » ou « la Ville ») est le propriétaire inscrit ou l'occupant de terrains situés sur les tronçons 7.4, 7.5 et 7.6 du tracé détaillé proposé du projet dont le franchissement est prévu à plusieurs endroits.

Trans Mountain a indiqué les parcelles visées dans Coquitlam dans ses PPLR pour les tronçons 7.1 à 7.6 déposés auprès de l'Office le 17 mars 2017 (voir les figures 1 à 4 et l'annexe I). Les terrains appartenant à Coquitlam figurent dans les dessins M002-PM03025-002, M002-PM03025-003, M002-PM03026-001 et M002-PM03027-002 des PPLR.

Coquitlam a présenté une déclaration d'opposition le 28 avril 2017 ([A83006](#)), indiquant qu'elle s'opposait à l'emplacement proposé du tracé le long de routes municipales. L'Office lui a accordé une audience sur le tracé détaillé et a rendu une ordonnance d'audience le 4 octobre 2017, qui désignait l'audience sous le numéro MH-034-2017 ([A86549](#)).

¹ Comme l'exige l'alinéa 34(1)a) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

² Comme l'exige l'alinéa 34(1)b) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

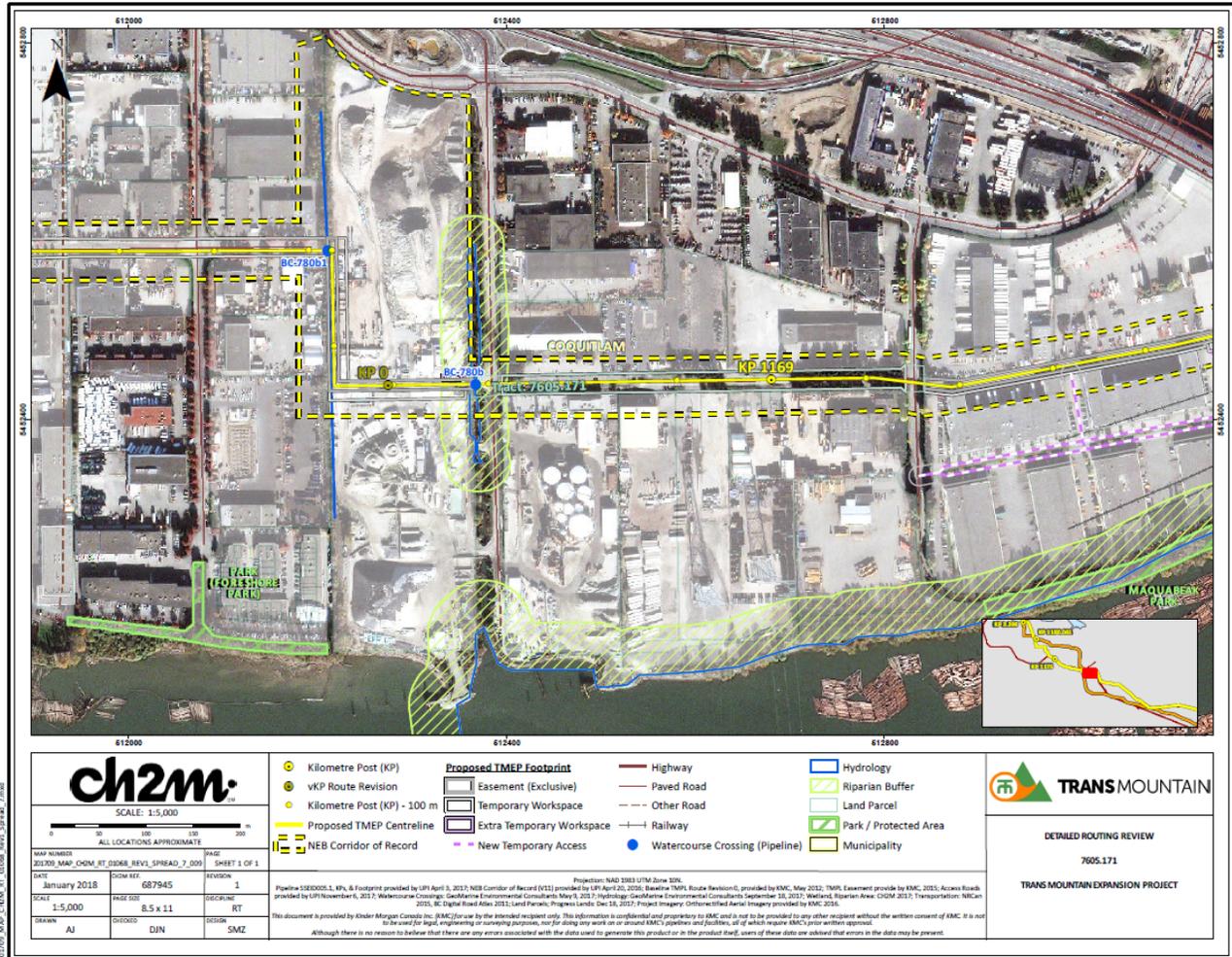
³ Comme l'exige le paragraphe 36(1) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

Le volet oral de l'audience sur le tracé détaillé a eu lieu le 29 janvier 2018 à Burnaby, en Colombie-Britannique. Trans Mountain et Coquitlam ont toutes deux présenté un groupe de témoins, qui ont été contre-interrogés par l'autre partie et ont répondu aux questions de l'Office.

L'Office relève que Trans Mountain a présenté, le 17 mars 2017, une demande aux termes de l'article 21 de la *Loi* visant à modifier une partie du tracé sur le territoire de Coquitlam ([A82139](#)). La modification a été proposée pour donner suite aux préoccupations exprimées par certaines parties touchées, dont Coquitlam. La modification prévoit le franchissement de zones urbaines dans Coquitlam et place le tracé à l'extérieur du couloir approuvé sur environ 402 mètres, entre les bornes kilométriques (« BK ») 1170,2 et 1170,6; elle n'a aucune incidence sur la longueur du pipeline. La Ville a été informée de la modification; elle ne s'y est pas opposée et n'a pas participé au processus de l'Office s'y rattachant. La signification et la notification relatives aux tronçons du tracé détaillé dans Coquitlam rendaient compte de la modification demandée, et non du couloir d'origine qui a été approuvé (ce que la figure 2 indique).

Le 19 décembre 2017, l'Office a rendu sa décision sur la demande de modification ([A88790](#)), décision qu'il a par la suite modifiée le 28 février 2018 ([A90246](#)). L'Office a jugé que la modification était conforme à l'intérêt public et a recommandé l'approbation du gouverneur en conseil. Le résumé de la demande de modification est fourni dans la présente décision pour mettre les événements en contexte.

Figure 1 – Carte de la parcelle 7605.171⁴



⁴ Les figures 1 à 4 sont des cartes déposées en preuve par Trans Mountain pour l'audience sur le tracé détaillé MH-034--2017 ([A89011-3](#)).

Figure 2 – Carte des parcelles 7632 et 7632.01

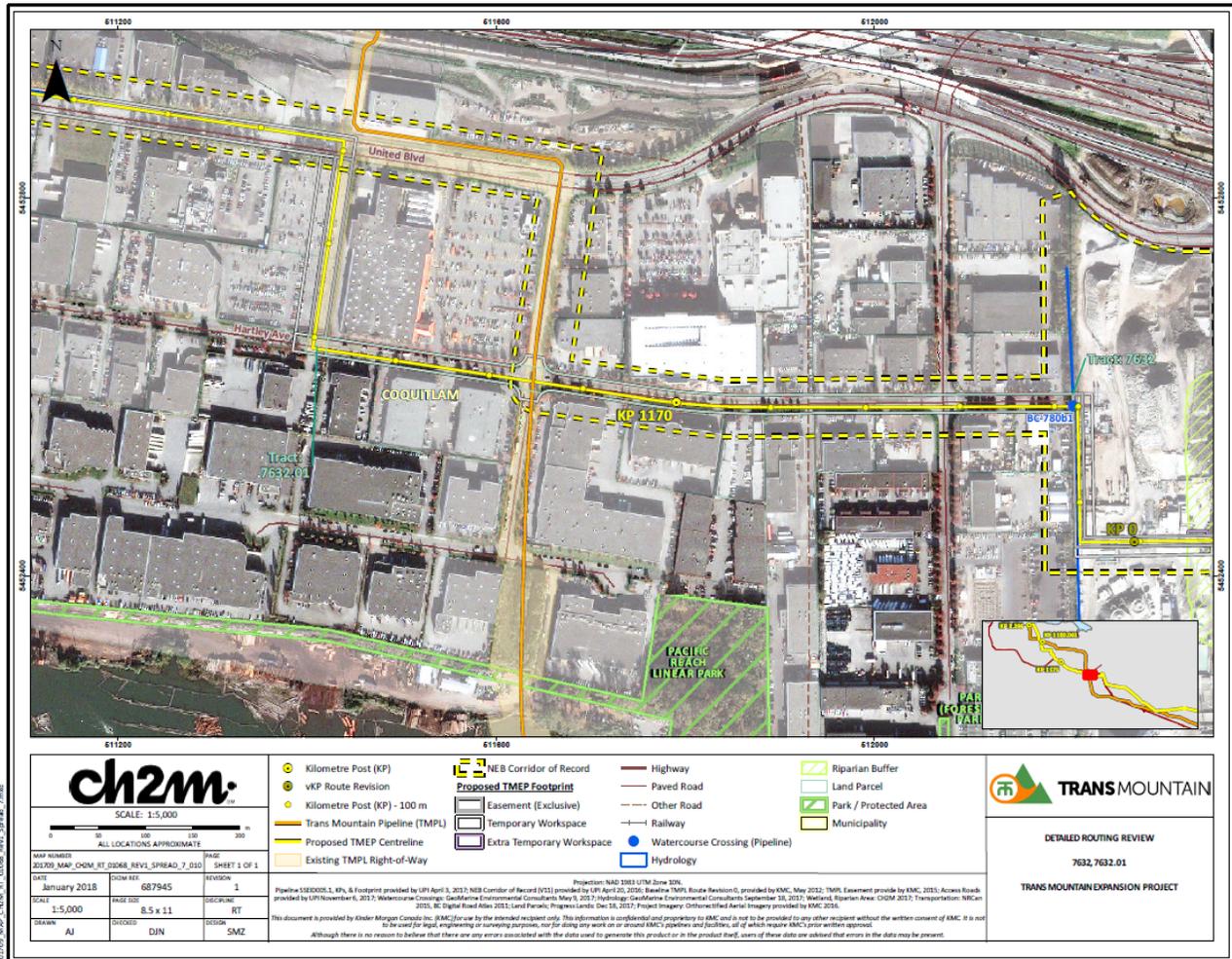


Figure 3 – Carte des parcelles 7651 et 7627

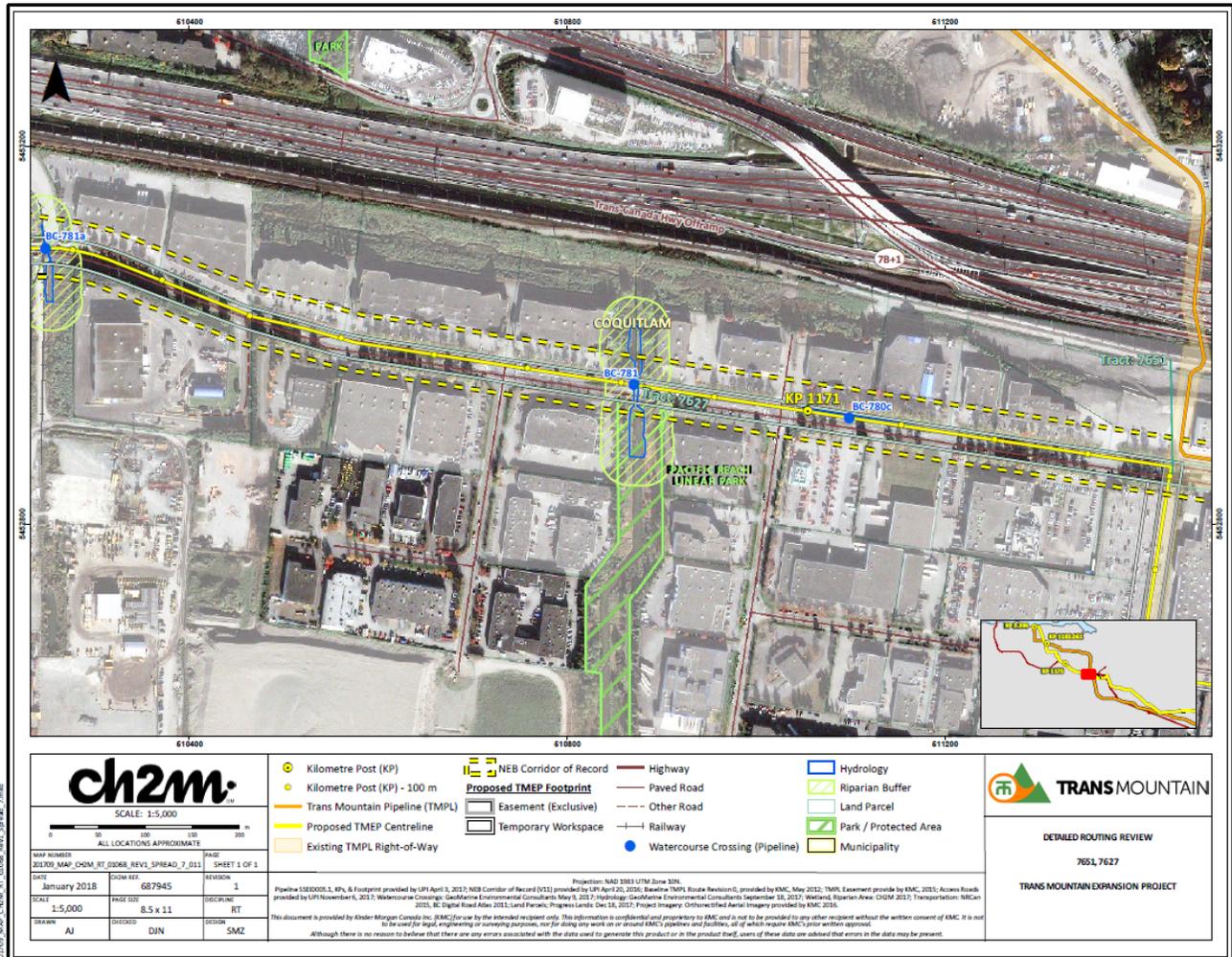
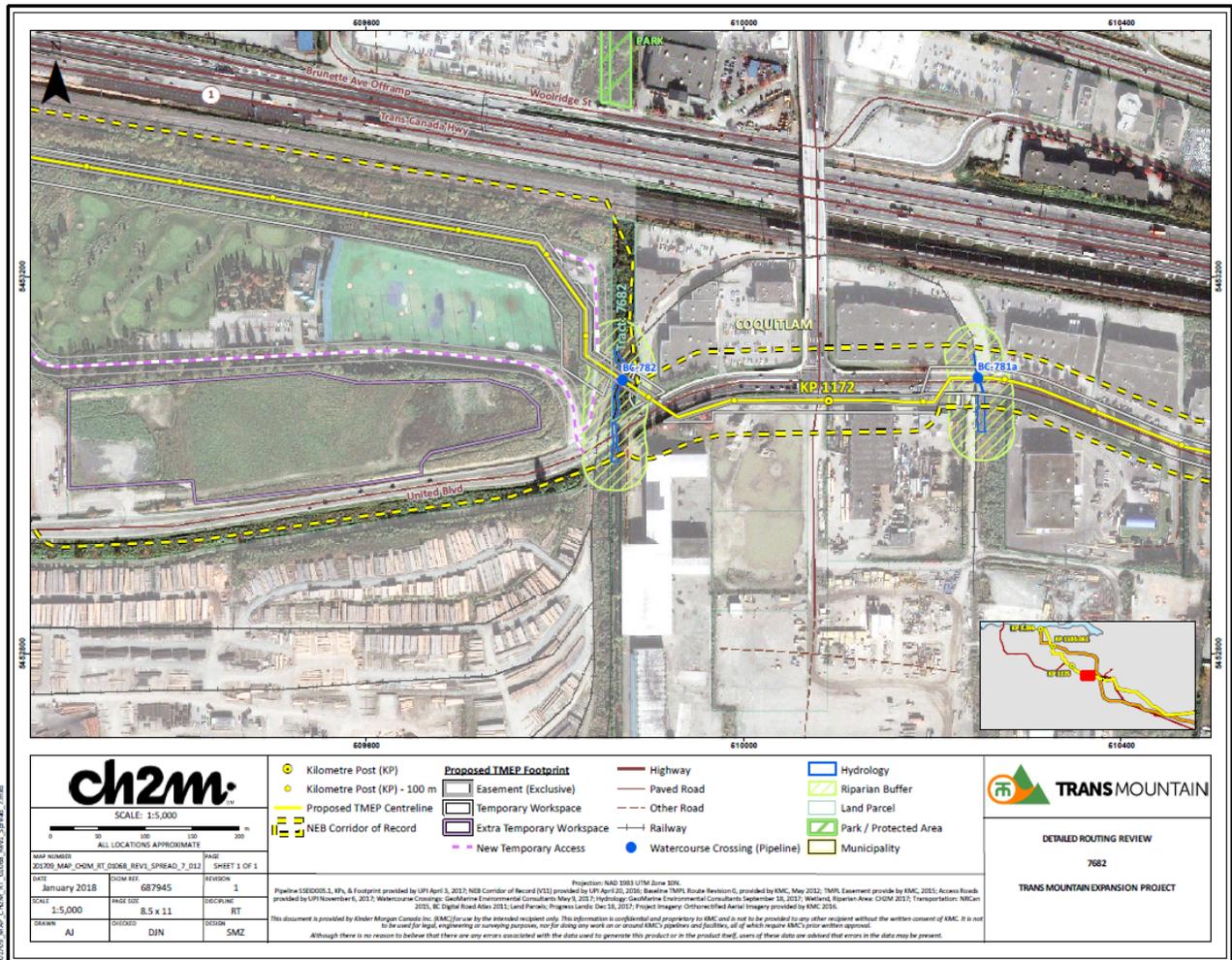


Figure 4 – Carte de la parcelle 7682



2.1 Tracé détaillé proposé

Le tracé proposé qui passe dans Coquitlam s'étire de la BK 1167,7 à la BK 1174,7. Depuis le côté nord du franchissement du fleuve Fraser, le tracé proposé pour le nouveau pipeline du projet est parallèle ou juxtaposé à une autre infrastructure linéaire, entre autres les avenues Rogers et Hartley, le boulevard United et la route Transcanadienne.

2.2 Choix du tracé

Opinion de Coquitlam

Coquitlam a dit s'opposer au tracé détaillé du pipeline le long de routes municipales en raison de l'incidence nuisible qu'il aurait sur des activités de la municipalité, qui sont précisées plus loin.

Durant l'audience orale, Coquitlam a soutenu que Trans Mountain n'avait pas démontré que le tracé proposé était le meilleur tracé possible à l'intérieur du couloir approuvé. Selon elle, la façon dont Trans Mountain a utilisé ses critères pour choisir le tracé ne tient compte que de ses propres intérêts et fait fi de ceux de la Ville.

Dans sa déclaration d'opposition, Coquitlam a déclaré que le tracé du pipeline pouvait être relocalisé hors des routes municipales, sur des terrains privés, tout en restant dans le couloir approuvé par l'Office. Elle a ajouté qu'en vertu de la *Loi* et des règlements de l'Office, les propriétaires privés étaient mieux placés pour négocier directement avec Trans Mountain, dans le cadre du processus d'acquisition des terrains pour l'emprise, des ententes sur l'indemnisation et l'atténuation des impacts et des coûts.

Opinion de Trans Mountain

Pour choisir le couloir de 150 mètres de largeur et le tracé détaillé du nouveau pipeline du projet, Trans Mountain a expliqué, dans la preuve écrite et son exposé introductif présentés à l'audience sur le tracé détaillé, qu'elle avait établi une hiérarchie de critères. En ordre décroissant de préférence, les critères sont les suivants :

1. autant que possible, installer le nouveau pipeline dans une servitude existante ou adjacente du réseau actuel de Trans Mountain;
2. s'il n'est pas possible d'installer le nouveau pipeline dans une servitude existante ou adjacente, réduire au minimum la création de nouveaux couloirs linéaires en planifiant un tracé adjacent aux servitudes ou emprises existantes d'autres installations linéaires (autres pipelines, lignes de transport d'électricité, autoroutes, routes, voies ferrées, câbles à fibres optiques et autres services publics);
3. s'il est impossible de suivre d'autres installations linéaires, installer le nouveau pipeline dans une nouvelle servitude conçue en fonction de divers facteurs (sûreté, aspect technique, construction, environnement, culture et aspect socioéconomique);
4. si une nouvelle servitude est nécessaire, en réduire au minimum la longueur puis retourner à une emprise contiguë.

Dans le Lower Mainland, où est située Coquitlam, Trans Mountain a indiqué que la juxtaposition du pipeline du projet dans la servitude de son réseau actuel, conformément au premier critère, n'était pas possible en raison du développement urbain dense qui s'est fait à proximité de la servitude depuis la construction initiale du pipeline en place, en 1953. Trans Mountain a donc fait valoir qu'elle avait utilisé le second critère pour l'établissement d'un tracé de manière

à réduire au minimum la création de nouveaux couloirs linéaires en aménageant le nouveau pipeline du projet près d'autres servitudes ou emprises employées par d'autres projets linéaires. Pour cette raison, la plus grande partie du tracé proposé pour le nouveau pipeline du projet dans cette zone se trouve sur des rues de la municipalité ou à proximité. Trans Mountain a expliqué qu'à certains endroits, elle avait dû prendre en considération d'autres contraintes, car le nouveau pipeline du projet franchit le fleuve Fraser, un ancien site d'enfouissement, le terrain de golf Eaglequest et les installations industrielles de WKR.

Trans Mountain a affirmé avoir fait participer les propriétaires fonciers aux discussions sur le tracé depuis 2012 et avoir utilisé leur rétroaction pour optimiser l'emplacement du tracé du pipeline du projet. Elle a aussi mentionné que la largeur du couloir offre la flexibilité nécessaire pour apporter des modifications mineures au tracé, notamment pour donner suite aux commentaires des propriétaires fonciers. Elle a ajouté qu'elle avait consulté abondamment Coquitlam par le truchement de groupes de travail techniques, ainsi que des entreprises locales et la Chambre de commerce. Il est ressorti de ces consultations que la plupart des parties prenantes souhaitaient que le tracé ait le moins d'impacts possible sur les entreprises locales. Trans Mountain a soutenu que le tracé proposé tenait compte de cette demande, car il éviterait la fermeture de commerces durant la construction.

2.2.1 Tracés de rechange

Opinion de Coquitlam

Dans sa déclaration d'opposition, Coquitlam a proposé de relocaliser le tracé du pipeline hors des routes municipales pour l'aménager sur des terrains privés (« premier tracé de rechange »). Coquitlam n'a pas indiqué de façon précise sur quels terrains privés. Le premier tracé de rechange toucherait les parties du tracé qui longent les avenues Rogers et Hartley et le boulevard United.

Au cours de l'audience orale, Coquitlam a également fait valoir que le déplacement du tracé sur des terrains privés réduirait les incidences éventuelles sur l'infrastructure municipale essentielle, en éliminant les entraves, les coûts supplémentaires ou les retards lorsque la Ville réalisera des travaux dans l'avenir.

Coquitlam a exprimé son désaccord avec l'affirmation de Trans Mountain selon laquelle le déplacement du tracé sur des terrains privés entraînerait la fermeture de commerces durant la construction. La Ville a interrogé Trans Mountain sur sa preuve écrite, dans laquelle il est indiqué que les travaux de construction dans Coquitlam seraient de courte durée et qu'elle collaborerait avec les entreprises locales qui ont plusieurs accès pour veiller à toujours en garder au moins un ouvert; elle a ajouté qu'elle adapterait son calendrier des travaux pour maintenir ouvert l'accès aux commerces qui n'en ont qu'un. Coquitlam a laissé entendre que les mêmes mesures d'atténuation pourraient être mises en œuvre si le tracé était déplacé sur des terrains privés, mais qu'il est possible que cette option soit plus coûteuse pour Trans Mountain.

Au cours de l'audience orale, Coquitlam a indiqué que, si l'Office approuve un tracé qui touche ses routes, elle préférerait qu'il évite les sections revêtues ou carrossables et qu'il soit aménagé le long du boulevard (« deuxième tracé de rechange »). Elle a déclaré que ce dernier tracé réduirait les répercussions sur la circulation et le tassement différentiel (traité plus en détail plus loin) après la construction. Elle a indiqué ne pas avoir eu de discussions avec Trans Mountain au sujet du deuxième tracé de rechange avant l'audience orale.

Selon Coquitlam, l'aménagement du pipeline près de l'emprise d'une route, que ce soit sur le boulevard ou tout près, sur des terrains privés (c.-à-d. l'un ou l'autre des tracés de rechange), réduirait les entraves à l'infrastructure municipale existante. Elle a aussi soutenu que les répercussions sur les commerces seraient les mêmes dans les deux options.

Coquitlam a confirmé qu'elle n'avait pas consulté les entreprises locales au sujet des tracés de rechange qu'elle propose. Selon elle, cette tâche incombait à Trans Mountain.

Opinion de Trans Mountain

Trans Mountain a déclaré que Coquitlam avait mentionné le premier tracé de rechange pour la première fois dans sa déclaration d'opposition, et le deuxième tracé de rechange durant l'audience orale. Aucun des deux n'a été soulevé dans les réunions des groupes de travail techniques.

Trans Mountain a affirmé qu'elle avait étudié plusieurs autres tracés durant la phase de conception du tracé proposé pour le nouveau pipeline du projet, dont la possibilité de l'aménager sur des terrains privés. Plus précisément, en ce qui concerne le boulevard United, des options de tracés au nord et au sud de la réserve routière ont été envisagées, mais non retenues en raison des répercussions sur les propriétaires et les locataires de biens à usage commercial. Les travaux de Trans Mountain auraient forcé la fermeture de ces entreprises durant la construction, car l'aire de travail aurait entravé l'accès à ces commerces. Trans Mountain a expliqué qu'en adoptant un tracé du côté nord du boulevard United, il sera possible d'accéder à ceux-ci par les entrées d'autres commerces, puisque les stationnements communiquent les uns avec les autres.

Trans Mountain a affirmé que la raison qui l'a amenée à ne pas proposer de tracés au nord ou au sud du boulevard United s'appliquait aussi aux avenues Hartley et Rogers, qui entraveraient considérablement les activités des entreprises établies le long de ces routes. De plus, les tracés de rechange envisagés auraient des impacts négatifs sur le ruisseau Como. Trans Mountain a ajouté qu'elle devait aussi tenir compte de ses propres marges de reculement des lignes de transport d'électricité, des aqueducs municipaux existants et des panneaux de signalisation des routes.

2.2.2 Capacité d'entretenir, d'agrandir ou de réparer l'infrastructure municipale

Opinion de Coquitlam

À l'audience orale, Coquitlam a souligné que près de la moitié du tracé proposé sur son territoire longe les routes de la municipalité, plus particulièrement le boulevard United et les avenues Hartley et Rogers⁵. Elle a expliqué qu'il s'agit d'un important secteur industriel et qu'il y a une intense circulation de navetteurs, d'autobus et de camions. En outre, un aménagement résidentiel est projeté non loin. Le tracé est également situé dans un corridor de services publics majeur qui abrite, entre autres, des égouts sanitaires et pluviaux.

Selon Coquitlam, le tracé proposé nuirait à sa capacité d'entretenir et de régler son infrastructure, en raison de l'emplacement du pipeline lui-même et des contraintes qui sont liées à la réalisation de travaux municipaux près des pipelines, en particulier le long des grandes artères municipales. À son avis, le tracé proposé du nouveau pipeline du projet allongera la planification, la conception, la construction et l'entretien des projets et de l'infrastructure de la municipalité. Coquitlam a fait valoir qu'elle devrait aviser Trans Mountain, comprendre ses mesures d'urgence, localiser et protéger le pipeline, puis attendre l'autorisation de Trans Mountain et composer avec les conditions ou changements qu'elle proposerait, avant qu'elle puisse entreprendre des travaux. Elle a aussi évoqué des cas où des travaux qu'elle voulait réaliser avaient été retardés, comme l'installation de panneaux de signalisation ou la plantation d'arbres, en raison du refus initial de Trans Mountain de ses demandes, qui avait ultimement donné son accord, mais après de longues négociations.

Coquitlam a dit s'inquiéter des répercussions sur les travaux d'urgence à l'infrastructure municipale (c.-à-d. le débouchage d'une conduite d'égout). Elle a affirmé qu'elle préférerait que de tels travaux soient réalisés selon son propre calendrier, et non celui de Trans Mountain.

De façon générale, Coquitlam soutient que l'entretien de l'infrastructure municipale prendra plus de temps et coûtera plus cher, non seulement durant les activités liées à la construction, mais pendant toute la durée de vie du pipeline. Pour cette raison, elle estime que le tracé proposé n'est pas le meilleur tracé possible.

Opinion de Trans Mountain

Trans Mountain a dit comprendre les préoccupations de Coquitlam au sujet des exigences pour effectuer des travaux municipaux près des pipelines qui, selon elle, tiennent compte des exigences de l'Office pour tout remuement du sol dans un rayon de 30 mètres de l'emprise du pipeline (« la zone réglementaire »). Elle a exposé les exigences entourant les travaux dans la zone réglementaire et expliqué comment elle donne suite aux demandes présentées au service d'appel unique. Selon elle, de telles exigences de notification sont monnaie courante pour les municipalités. Trans Mountain a insisté sur le fait que le service d'appel unique est une pratique standard dans l'industrie et non une obligation inhabituelle imposée à Coquitlam. Trans Mountain a comparé les exigences de notification de l'Office dans la zone réglementaire à celles

⁵ 3 km sur 7,4 km de pipeline.

Metro Vancouver pour les activités dans un rayon de 30 mètres de son infrastructure, signalant que les processus sont semblables.

Dans sa contre-preuve, Trans Mountain a indiqué qu'elle ne ferait pas de commentaires sur l'incidence financière du projet, qui relève de l'indemnisation et dépasse la portée d'une audience sur le tracé détaillé.

Trans Mountain a soutenu qu'elle demeurait ouverte à toute discussion avec Coquitlam sur les possibilités d'aménagement et de coordination des plans d'infrastructures municipales futurs.

2.3 Méthodes de construction

2.3.1 Généralités

Opinion de Coquitlam

La preuve écrite de Coquitlam renfermait un rapport produit par Associated Engineering, qui proposait des méthodes que Trans Mountain devrait envisager dans les zones urbaines. Coquitlam a indiqué que ce rapport relevait des domaines de préoccupation, comme les sols meubles, l'épaisseur de couverture et les sites d'enfouissement, et qu'il proposait des mesures d'atténuation pour réduire au minimum les répercussions.

Opinion de Trans Mountain

Trans Mountain a affirmé qu'elle entend limiter l'empreinte de la construction dans Coquitlam. Ses principales méthodes de construction à cet endroit sont une tranchée non étançonnée/cloisonnement et le forage horizontal par vis sans fin dirigé.

Dans sa contre-preuve, Trans Mountain a longuement commenté la partie du rapport d'Associated Engineering qui porte sur Coquitlam. Elle a fait valoir que les mesures d'atténuation détaillées qu'elle expose dans sa contre-preuve étaient préférables à celles, générales, contenues dans le rapport d'Associated Engineering, puisque les mesures d'atténuation générales proposées ne portent pas sur le tracé détaillé du projet, étant plutôt des commentaires généraux de haut niveau qui débordent de la portée de la présente audience.

2.3.2 Tassement différentiel

Opinion de Coquitlam

Au cours de l'audience sur le tracé détaillé, Coquitlam a expliqué que le boulevard United et l'avenue Hartley étaient construits sur un ancien site d'enfouissement municipal. Elle a dit être préoccupée par le fait que l'aménagement du pipeline sous les parties revêtues causerait un tassement différentiel, laissant « des affaissements et des bosses », et occasionnerait plus de travaux d'entretien des routes pour la Ville après la construction.

Selon Coquitlam, l'installation du pipeline au milieu du boulevard United accentuera le tassement différentiel et se répercutera sur ses opérations. Elle a aussi mentionné que certaines parties de l'avenue Hartley connaissent déjà des problèmes de tassement différentiel, qui créent « un certain danger » pour la circulation routière. La Ville a soutenu que, selon l'analyse contenue dans le rapport d'Associated Engineering, si le nouveau pipeline du projet est aménagé sous des parties carrossables ou revêtues d'une route comme le boulevard United, leur revêtement pourrait devoir être refait tous les sept ans plutôt que les 15 prévus.

Coquitlam a dit craindre que Trans Mountain ne tienne pas compte des effets du tassement différentiel qu'entraînerait la construction du pipeline. Selon elle, le meilleur changement qui pourrait être apporté pour atténuer ces répercussions serait de ne pas aménager le pipeline dans l'emprise de la route, mais que si cela n'est pas possible, qu'il soit au moins installé à l'extérieur de la partie revêtue ou carrossable. Elle a aussi laissé entendre qu'une couverture plus épaisse pourrait atténuer une partie des effets.

Opinion de Trans Mountain

En ce qui a trait à la construction du nouveau pipeline du projet dans certaines zones du site d'enfouissement Eaglequest, Trans Mountain a déclaré qu'elle avait embauché des ingénieurs-conseils spécialisés pour l'aider à mettre au point des plans de construction. Trans Mountain et son expert-conseil prépareront des plans d'ingénierie de détail, en tenant compte notamment du tassement et de la contamination actuelle, en vue de l'installation du nouveau pipeline du projet près des zones d'enfouissement, en respectant les exigences techniques et la réglementation.

Trans Mountain a déclaré qu'elle est au courant du tassement différentiel qui pourrait se produire le long du tracé proposé, et que les mesures d'atténuation qu'elle mettra en œuvre dépendront des matériaux d'enfouissement rencontrés durant les activités liées au creusement de la tranchée. Elle s'est engagée à éviter les effets aggravants du pipeline sur l'infrastructure avoisinante, notamment par le choix des matériaux de remblayage, pour parer à tout tassement différentiel. Elle a aussi pris l'engagement d'utiliser une couverture de deux mètres d'épaisseur sur le boulevard United pour atténuer ces mêmes risques. Trans Mountain a reconnu sa responsabilité dans l'éventualité de dommages causés à d'autres infrastructures.

3. Motifs et décision de l'Office concernant l'audience sur le tracé détaillé MH-034-2017

L'Office est reconnaissant à Coquitlam et à Trans Mountain du temps qu'ils ont consacré à discuter de leurs préoccupations à l'occasion de cette audience sur le tracé détaillé. Les préoccupations portaient principalement sur le tracé et sur la méthode de construction; aucune préoccupation n'a été soulevée au sujet du moment de la construction.

L'Office fait remarquer qu'il a examiné les critères originaux pour l'établissement du tracé, ainsi que les incidences éventuelles sur l'infrastructure municipale, dans le cadre de l'audience sur le certificat pour le projet. L'Office a jugé que ces critères et le couloir étaient satisfaisants. Il a de plus assorti le certificat OC-064 de 157 conditions, dont celles obligeant Trans Mountain

à collaborer avec les municipalités touchées. Trans Mountain s'est engagée à satisfaire aux conditions imposées et à respecter les engagements qu'elle a pris pendant cette audience.

Le meilleur tracé possible

L'Office est conscient des difficultés que pose le choix d'un tracé dans cette zone, où il y a eu un développement urbain intense depuis la construction du pipeline existant du réseau de Trans Mountain, ainsi que des autres contraintes comme le franchissement du fleuve Fraser, d'un ancien site d'enfouissement, du club de golf Eaglequest et des installations industrielles de WKR. L'Office constate aussi que les terrains de la Ville sont plus touchés que d'autres sur cette partie du tracé, et qu'elle pourrait être confrontée à des difficultés supplémentaires lors de la planification, de la réalisation et de la gestion de l'infrastructure municipale en raison de la présence du nouveau pipeline du projet. L'Office a fait état de ces mêmes défis dans le rapport qu'il a rendu public à la conclusion de l'audience sur le certificat.

Il appartient à Trans Mountain de prouver que, selon la prépondérance des probabilités, le tracé faisant l'objet de la demande est le meilleur tracé possible. L'Office accepte la preuve de Trans Mountain selon laquelle plusieurs autres tracés ont été envisagés durant les phases de conception et de planification, dont la possibilité de faire passer le tracé sur des terrains privés. Trans Mountain a fourni des preuves qu'elle avait consulté les parties prenantes, plus particulièrement des entreprises locales et la Chambre de commerce, au sujet des diverses options de tracé. Il est ressorti de ces efforts de consultation que la plupart des parties prenantes souhaitaient que le tracé ait le moins d'impacts possible sur les entreprises. Ces consultations ont aussi amené Trans Mountain à déposer sa demande de modification en vue de réduire au minimum les incidences relevées. Elle a également fourni des preuves que son tracé était réalisable sur le plan technique; l'Office accepte cette preuve comme étant techniquement valide et conforme aux exigences réglementaires.

Coquitlam a proposé deux tracés de rechange, que Trans Mountain a qualifié de non réalisables, principalement parce qu'ils auraient pu faire entrave à la capacité des entreprises de poursuivre leurs activités durant la construction. L'Office prend acte du désaccord de Coquitlam quant à cette évaluation, et ses témoins ont déclaré que les répercussions sur les entreprises associées à ces tracés pouvaient être atténuées. L'Office constate que les tracés de rechange n'ont été ni évoqués ni évalués dans le rapport d'Associated Engineering déposé par Coquitlam. Ce fait a réduit le poids que l'Office a accordé à ce rapport, qu'il a par ailleurs jugé général. De plus, Coquitlam n'a pas consulté les entreprises sur les incidences éventuelles des tracés qu'elle a proposés.

L'Office juge que les tracés de rechange proposés par Coquitlam n'étaient pas très détaillés et, dans le cas du deuxième, qu'il n'en n'a pas été question avant l'audience orale. La présentation de tracés de rechange vise à vérifier si Trans Mountain a fait la démonstration que le tracé faisant l'objet de la demande est le meilleur tracé possible. L'Office est d'avis que d'introduire des tracés de rechange pour la première fois durant l'audience orale pose problème, car il est difficile d'en évaluer la faisabilité ou leurs impacts potentiels. L'Office oblige les parties à déposer leur preuve directe avant l'audience orale pour qu'elle puisse être minutieusement testée durant celle-ci. Cela ne signifie pas qu'il n'est jamais possible de faire état de tels tracés lors d'une

audience, mais faute d'une preuve suffisante à l'appui, il est plus difficile de réfuter les éléments de preuve avancés par Trans Mountain pour soutenir le tracé visé par la demande.

Dans l'ensemble, l'Office estime que la juxtaposition du pipeline dans les emprises des routes et les couloirs de services publics est conforme aux critères de Trans Mountain pour l'établissement d'un tracé, et limite la nature et l'ampleur des répercussions de la construction sur les entreprises, dont celles situées le long du boulevard United et des avenues Hartley et Rogers. Le tracé faisant l'objet de la demande procure un équilibre entre ce qui précède et les considérations techniques et environnementales ainsi que de sécurité, et tient correctement compte des autres contraintes auxquelles a fait face Trans Mountain pour choisir un tracé qui passe dans Coquitlam. En outre, les consultations que Trans Mountain a menées auprès des commerçants locaux, de la Chambre de commerce et de la Ville et les changements apportés au tracé par suite de ces consultations qui ont donné lieu à une demande de modification amènent l'Office à conclure que le tracé proposé est le meilleur tracé détaillé possible pour le pipeline.

Coquitlam a aussi soutenu que le tracé proposé nuit de façon injustifiée à sa capacité de planifier, d'entretenir et de réparer son infrastructure municipale en temps opportun. L'Office est d'avis que ces questions ont été adéquatement examinées durant l'audience relative au certificat pour le projet. Trans Mountain a une obligation juridique continue de satisfaire aux conditions imposées et de respecter les engagements qu'elle a pris relativement aux répercussions sur l'infrastructure municipale pendant cette audience. L'Office rappelle qu'il a expliqué ses vues sur ces questions dans son rapport ([A77045](#)) et qu'il a imposé des conditions bien précises à cet égard. Si certaines préoccupations soulevées par Coquitlam ont trait à l'indemnisation, ces questions dépassent la portée d'une audience sur le tracé détaillé.

L'Office relève que Coquitlam a relaté de façon générale des situations passées où des travaux avaient été retardés à cause de négociations avec Trans Mountain. La zone réglementaire existe pour des raisons de sécurité, et les personnes qui entreprennent des activités occasionnant un remuement du sol dans la zone réglementaire d'un pipeline doivent se conformer aux exigences légales pertinentes. L'Office note qu'il est établi que ces types d'exigences de notification sont monnaie courante pour les municipalités et qu'il ne s'agit pas d'une obligation inhabituelle imposée à Coquitlam. Le désagrément que cela occasionne n'est pas un motif pour refuser le tracé proposé. L'Office rappelle à Trans Mountain ses obligations juridiques concomitantes sous le régime de prévention des dommages, qui comprennent l'obligation de donner suite rapidement aux demandes.

L'Office prend acte de la déclaration de Coquitlam selon laquelle son personnel entretient de bonnes relations de travail avec celui de Trans Mountain. L'Office signale également l'engagement de Trans Mountain de continuer à collaborer avec Coquitlam, par l'entremise des groupes techniques et d'autres initiatives d'engagement, pour résoudre les questions qui pourraient surgir dans le futur. Selon l'Office, ces efforts, jumelés aux conditions du certificat et aux mesures d'atténuation existantes, peuvent résoudre de façon satisfaisante les préoccupations de Coquitlam concernant les répercussions sur l'infrastructure municipale.

Pour toutes ces raisons, l'Office juge que le tracé faisant l'objet de la demande est le meilleur tracé possible.

Méthodes de construction

L'Office rappelle qu'il a expliqué ses vues sur les incidences éventuelles sur l'infrastructure municipale et la remise à l'état initial après la construction dans son rapport ([A77045](#)) et qu'il a imposé de nombreuses conditions à cet égard.

Coquitlam ne semble pas avoir tenu compte de ces dernières dans la preuve qu'elle a produite, en l'occurrence le rapport d'Associated Engineering. Dans une certaine mesure, cela a réduit le poids qu'il a accordé à la preuve pour ce qui est des méthodes mises de l'avant, puisqu'il était évident que les suggestions qui ont été faites ne prenaient pas en compte les informations les plus à jour et complètes sur ces questions. L'Office constate que, malgré cela, Trans Mountain a répondu de façon détaillée aux propositions contenues dans le rapport d'Associated Engineering, notamment en fournissant des listes exhaustives de mesures d'atténuation adaptées à divers sites.

L'Office estime que ces mesures permettront de régler les questions que pourrait soulever Coquitlam concernant les méthodes de construction.

L'Office est conscient des inquiétudes exprimées au sujet du site d'enfouissement que traversera une partie du nouveau pipeline du projet dans Coquitlam. La question du tassement entourant le site en question rendra l'entretien de l'infrastructure plus compliquée, mais ces difficultés ne sont pas insurmontables. Il se peut que l'ajout du nouveau pipeline du projet crée des besoins supplémentaires de gestion des services publics et des routes; l'Office relève que Trans Mountain a admis sa part de responsabilité dans la gestion de l'infrastructure municipale et l'atténuation des impacts.

Elle s'est engagée à recourir aux services d'une firme d'ingénieurs-conseils pour préparer des plans d'ingénierie de détail qui tiendront compte du tassement et de la contamination existante. L'Office fait également remarquer que Coquitlam a construit avec succès une infrastructure dans les zones d'enfouissement et qu'elle possède de l'expérience dans la gestion des répercussions. Il rappelle aussi que Coquitlam a déclaré que les questions touchant le site d'enfouissement « exigeaient une démarche fondée sur la concertation pour trouver des solutions qui satisfont tout le monde. » L'Office est convaincu qu'en misant à la fois sur les mesures d'atténuation proposées par Trans Mountain (c.-à-d. choix minutieux des matériaux de remblayage et couverture plus épaisse) et l'expérience de Coquitlam, il est possible de gérer efficacement la question du tassement différentiel.

Conclusion

Après avoir examiné l'ensemble de la preuve versée au dossier par les deux parties, les observations présentées au cours du volet oral de l'audience sur le tracé détaillé et les questions décrites ci-dessus, l'Office juge que le tracé proposé par Trans Mountain est le meilleur tracé détaillé possible pour le pipeline et que les méthodes choisies pour la construction sont les plus appropriées, sous réserve des engagements pris par Trans Mountain.

Aucune question n'a été soulevée concernant le moment de la construction; l'Office juge que le moment choisi est approprié.

Toute approbation des PPLR par l'Office pour les terrains de Coquitlam comprendra une condition exigeant que Trans Mountain dresse la liste des engagements qu'elle a pris au cours de l'audience sur le tracé détaillé, qu'elle les respecte et qu'elle mette à jour ses cartes-tracés. Coquitlam est en droit d'exercer un recours auprès de l'Office si ces engagements ne sont pas respectés.

L'Office rappelle à Trans Mountain que les conditions d'approbation du certificat OC-064 s'appliquent à la construction et à l'exploitation du pipeline sur les terrains de Coquitlam.

Il fait remarquer qu'il ne peut pas approuver les PPLR visés par la demande de modification présentée aux termes de l'article 21 tant que le gouverneur en conseil n'aura pas donné son approbation. Il ne peut pas approuver non plus les parties des PPLR qui ont trait à la demande de modification d'ICBC tant que le gouverneur en conseil n'aura pas rendu de décision pour en faire le couloir privilégié et approuvé.



L. Mercier
Membre présidant l'audience

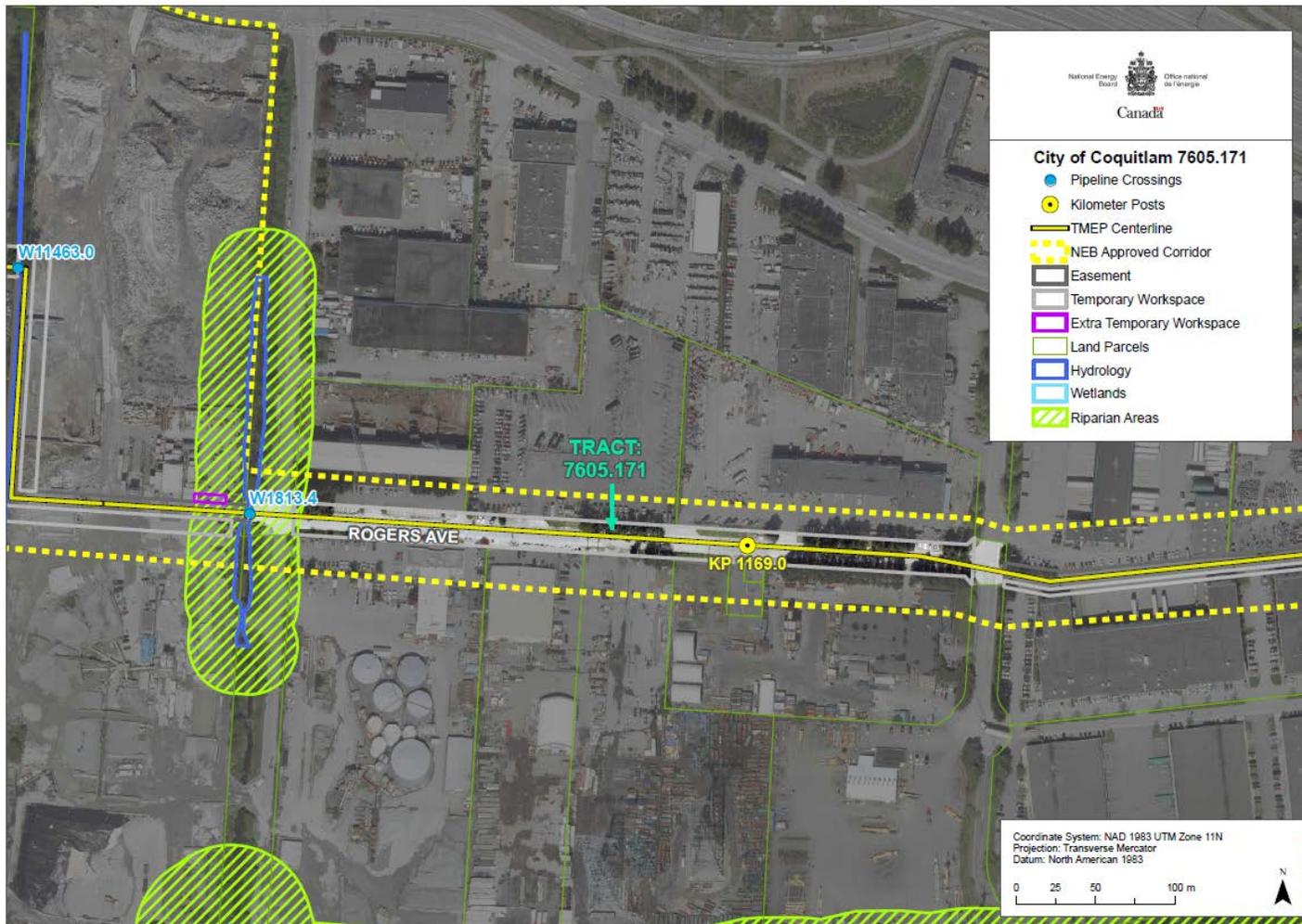


S. Parrish
Membre

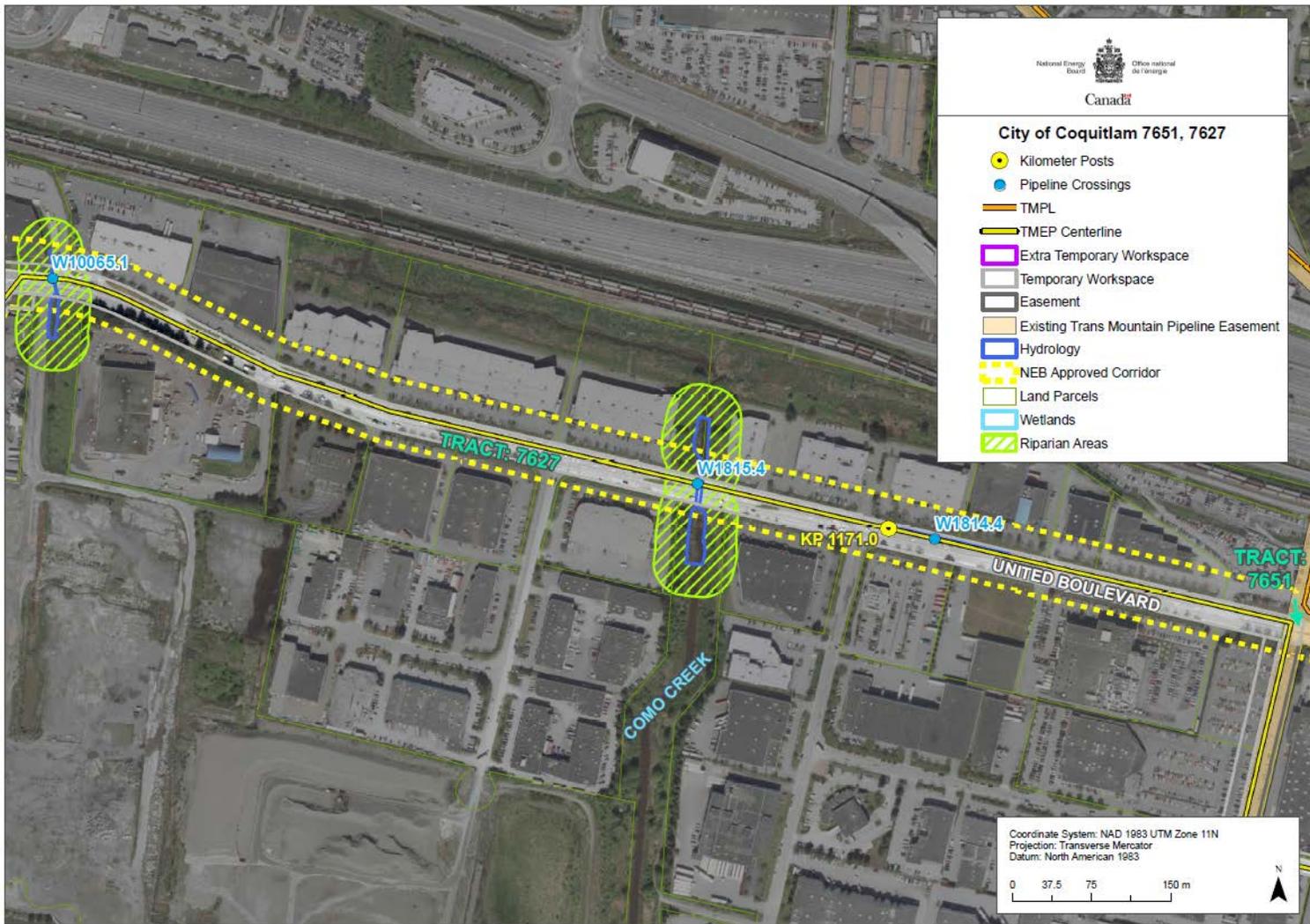


J. Ballem
Membre

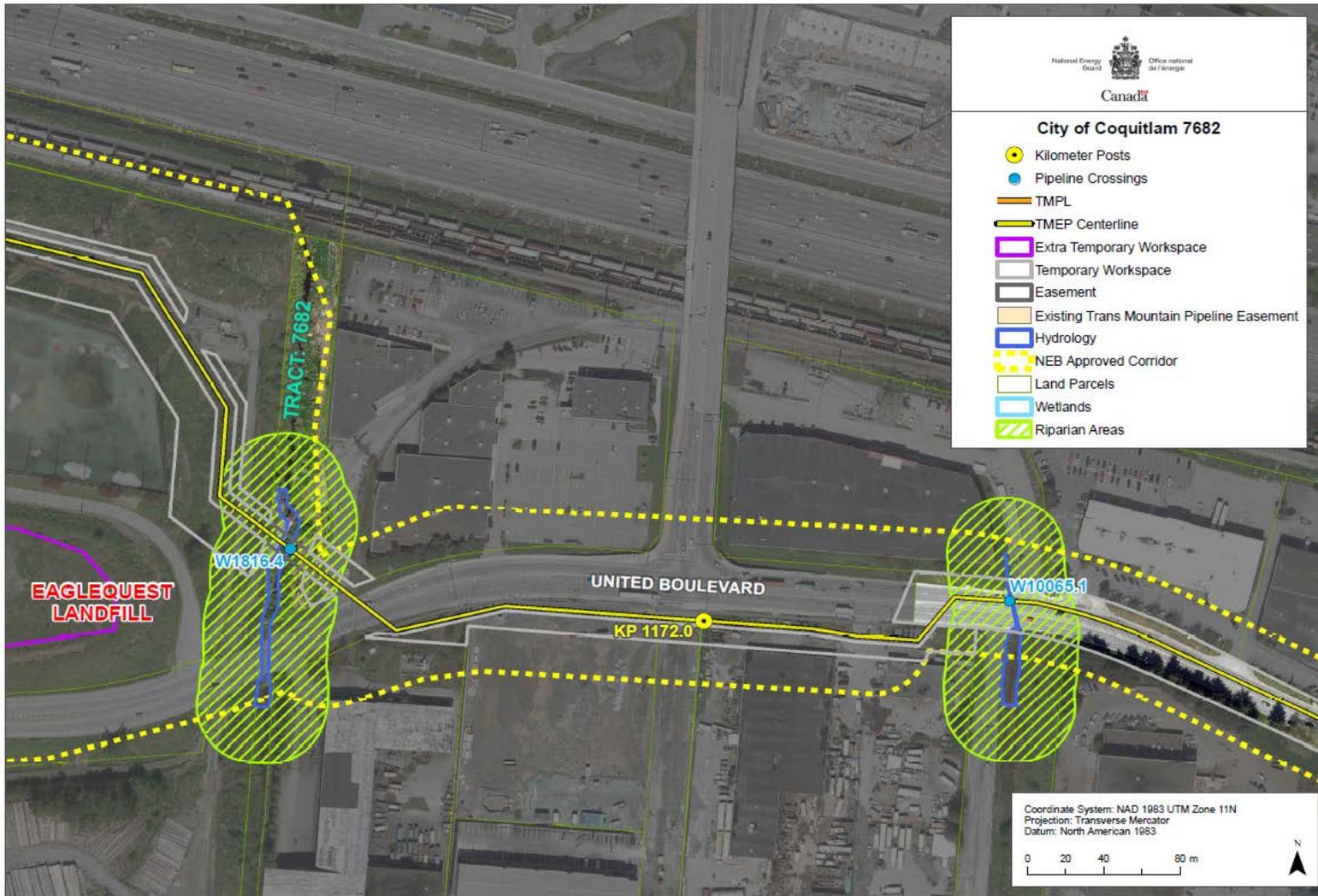
Annexe I – Carte des terrains de la ville de Coquitlam



MAP PRODUCED BY THE NEB, APRIL 2018. THIS MAP HAS BEEN GENERATED BY THE NEB FOR ILLUSTRATIVE PURPOSES ONLY. THE NEB DISCLAIMS ALL RESPONSIBILITY FOR ANY ERRORS, OMISSIONS AND INACCURACIES. READERS WISHING TO CONSULT THE ACTUAL MAPS AS THEY WERE FILED SHOULD REFER TO THE OFFICIAL RECORD.



MAP PRODUCED BY THE NEB, APRIL 2018. THIS MAP HAS BEEN GENERATED BY THE NEB FOR ILLUSTRATIVE PURPOSES ONLY. THE NEB DISCLAIMS ALL RESPONSIBILITY FOR ANY ERRORS, OMISSIONS AND INACCURACIES. READERS WISHING TO CONSULT THE ACTUAL MAPS AS THEY WERE FILED SHOULD REFER TO THE OFFICIAL RECORD.



MAP PRODUCED BY THE NEB, APRIL 2018. THIS MAP HAS BEEN GENERATED BY THE NEB FOR ILLUSTRATIVE PURPOSES ONLY. THE NEB DISCLAIMS ALL RESPONSIBILITY FOR ANY ERRORS, OMISSIONS AND INACCURACIES. READERS WISHING TO CONSULT THE ACTUAL MAPS AS THEY WERE FILED SHOULD REFER TO THE OFFICIAL RECORD.