



FRASER MILNER CASGRAIN

**Réponses aux questions du BAPE
adressées à
l'Administration portuaire de Montréal**

**Projet de construction
de réservoirs additionnels
d'entreposage de produits liquides
à Montréal-est**

Canterm

FRASER MILNER CASGRAIN S.E.N.C.R.L.
Procureurs de l'Administration portuaire de Montréal

1, Place Ville-Marie 39^e étage Montréal QC H3B 4M7 Téléphone (514) 878-8800 Télécopieur (514) 866-2241 www.fmc-avocats.com

Montréal Ottawa Toronto Edmonton Calgary Vancouver New York



FRASER MILNER CASGRAIN

RÉPONSES AUX QUESTIONS DU BAPE ADRESSÉES
À L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

PAGE 2

1. De quelle façon le PORT DE MONTRÉAL évalue-t-il les risques d'accidents technologiques (explosions et incendies de cargaison) liés au transport maritime, notamment au quai 94?

C'est sur la base d'une étude de risques réalisée par SNC-Lavalin pour le compte d'Environnement Canada que l'Administration portuaire de Montréal (ci-après « **APM** ») [une agence fédérale autonome créée par une loi afin de gérer les installations portuaires] a évalué les risques potentiels d'accidents au PORT DE MONTRÉAL. Cette étude avait été mandatée à SNC Lavalin, en 1995, par Environnement Canada dans le cadre de son mandat de prévention des incidents et son rôle au niveau des interventions d'urgence à l'égard des risques liés au transport maritime.

L'étude, de Jean-Paul Lacoursière, intitulée « Évaluation des risques aux ports de Montréal, de Chicoutimi, de Québec, de Sept-îles et de Trois-Rivières, couvre tous les types et quantités de marchandises dangereuses et les accidents survenus dans le passé de même que les sites où les pires conséquences probables et accidents peuvent se produire dans un pôle de transit de matières dangereuses comme le sont les ports, Cette étude couvre notamment le quai 94 et elle est disponible, via Environnement Canada, à l'adresse internet suivante :

http://www.qc.ec.gc.ca/dpe/francais/dpe_main_fr.asp?urg_publication

Vous trouverez, à l'annexe 1, les extraits pertinents de la section 6.2 de l'étude couvrant les particularités des installations du PORT DE MONTRÉAL, la liste des matières dangereuses retenues au PORT DE MONTRÉAL, le tableau 6.3 démontrant les conséquences d'accidents impliquant des matières dangereuses au PORT DE MONTRÉAL, et ce particulièrement au quai 94, les moyens de gestion de la sécurité et plan d'urgence au PORT DE MONTRÉAL ainsi que les recommandations de l'étude. Depuis 1995, toutes les recommandations ont été mises en place afin d'assurer la sécurité des opérations et, par le fait même, des communautés avoisinantes.



2. Par quels moyens le PORT DE MONTRÉAL s'assure de la protection de la population environnante advenant un accident technologique majeur?

L'APM a un plan de mesures d'urgence à jour pour tous les types d'incidents possibles qui peuvent se dérouler dans les limites du territoire du PORT DE MONTRÉAL. La dernière version, mise à jour en novembre 2005, a été distribuée en janvier 2006 aux intervenants majeurs qui pourraient devoir intervenir dans le cas de mesures d'urgence. Il est à noter qu'en cas d'accident, et si les circonstances l'exigent, l'APM a le même pouvoir que Transports Canada de diriger un navire dans un lieu sûr afin de réduire les risques sur la population avoisinante.

Vous trouverez, à l'annexe 2, différents documents rattachés à ce plan de mesures d'urgence, tels que:

- la liste des 39 intervenants à qui le plan des mesures d'urgence a été distribué;
- la table des matières du plan de mesures d'urgence, la liste des éléments potentiellement à risque sur le territoire du PORT DE MONTRÉAL qui sont couverts par le plan ainsi que les organigrammes des différentes structures d'urgence;
- la table des matières du guide d'opérations normalisées qui traite de tous types d'incidents pouvant survenir sur le territoire du PORT DE MONTRÉAL ainsi que la section C de ce guide couvrant les procédures à suivre en cas d'incendie ou d'explosion sur un navire dans un terminal pétrolier.

L'APM compte parmi son effectif un service de prévention des incendies qui est composé d'un capitaine de port adjoint et de 6 inspecteurs. À cet égard, elle est la seule administration portuaire au Canada à s'être dotée d'un tel service. Le rôle de ce groupe est d'assurer la prévention de tous incidents, de patrouiller le territoire du port en permanence, 24 heures par jour et 7 jours sur 7. Ses inspecteurs sont équipés d'appareils de détection pour une variété de produits chimiques et d'hydrocarbures de même que pour mesurer le niveau de bruit.

L'équipe d'intervention du port effectue annuellement des exercices de combat d'incendie de navires avec le Service de sécurité et d'incendie de la ville de Montréal (ci-après « **SSIM** »). Elle participe aux exercices préventions (déversements hydrocarbures dans le fleuve) avec les différentes compagnies pétrolières et la Garde côtière canadienne.



FRASER MILNER CASGRAIN

RÉPONSES AUX QUESTIONS DU BAPE ADRESSÉES
À L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

PAGE 4

L'APM et les terminaux ont mis en place des mesures de sûreté en fonction de la réglementation de Transports Canada et de l'organisation maritime internationale (ci-après OMI), pour la sûreté des installations portuaires, avec différents niveaux d'alertes :

- a) contrôle des personnes ayant accès au quai;
- b) contrôle du périmètre;
- c) mesures à prendre lors de situations d'urgence.

L'APM travaille régulièrement en collaboration avec les différents organismes d'intervention et de réglementation, de tous les paliers de gouvernement, dans le but d'améliorer les connaissances de la communauté des intervenants qui auront à répondre à une urgence dans le port.

Les navires pétroliers, pour la majorité, sont maintenant équipés de système de gaz inerte réduisant du coup les risques d'incident. De plus, ils sont surveillés par Transports Canada pour les inspections de port (contrôle d'état de port).

Les installations portuaires ainsi que les navires sont régis par l'International Ship and Port Facility Security code (ci-après « **ISPS** ») de même qu'à l'International Ship Management (ci-après « **ISM** ») code qui constituent les normes mondiales les plus élevées en matière de sûreté et de sécurité maritime. L'ISPS est entré en vigueur au Canada le 1^{er} juillet 2004. L'APM avait reçu confirmation de Transports Canada que toutes ses installations portuaires étaient conformes au code.

Tous les utilisateurs des terminaux assujettis à la juridiction du PORT DE MONTRÉAL sont soumis au règlement concernant les modalités d'intervention, l'équipement et les ressources des organismes d'intervention et des installations de manutention d'hydrocarbures pour usage en cas d'évènement de pollution par les hydrocarbures en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C., 1985, c. S-9 (ci-après « **LMMC** »). La copie du règlement est disponible à l'annexe 3. La LMMC est le principal instrument législatif régissant la sécurité des personnes et la protection de l'environnement dans le secteur maritime du Canada. Cette loi s'applique aux bâtiments canadiens exploités dans toutes les eaux et aux navires étrangers exploités en eaux canadiennes. En vertu de deux décrets en conseil, le gouverneur en conseil, suivant la recommandation du Premier Ministre, a transféré de Pêches et Océans Canada à Transports Canada les responsabilités réglementaires et législatives associées à la LMMC et relatives à la sécurité nautique, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution, à l'intervention en cas d'incident de pollution et aux eaux navigables.



Les utilisateurs de ces terminaux doivent donc en vertu de ce règlement avoir en leur possession un plan de mesures d'urgence approuvé par Transports Canada et maintenu à jour. De même, ils doivent avoir, entre autres, pour usage en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures survenant lors du chargement ou du déchargement d'hydrocarbures sur un navire, l'équipement et les ressources nécessaires sur place pour retenir et contrôler le déversement d'hydrocarbures dans l'heure qui suit la découverte d'un incident.

Finalement, ils sont responsables de la conformité à la réglementation des opérations se déroulant sur leurs terminaux. L'APM veille à ce que les installations et les activités se déroulant sur son territoire ne représentent pas un risque ni une source d'impacts significatifs pour l'environnement tout en s'assurant que toutes les installations et activités respectent les lois et règlements en matière d'environnement. Afin d'assumer ses responsabilités en matière de prévention et de protection de l'environnement et de la communauté avoisinante, l'APM exige de ses utilisateurs, via ses baux, une vérification de la conformité environnementale (ci-après « VCE ») des opérations et activités se déroulant sur leur site et un plan d'action environnemental. Un guide a été préparé par l'APM afin de préciser les exigences en matière de VCE pour ses utilisateurs. La VCE a pour but d'identifier les activités, opérations ou équipements qui sont susceptibles de présenter des risques ou d'avoir un impact sur l'environnement et de déterminer si ceux-ci sont en conformité avec les lois et règlements ou autres critères de vérification qui sont définis. Elle a pour but également de préparer un plan d'action environnemental permettant d'apporter les mesures correctrices pour remédier aux non-conformités soulevées. Les aspects environnementaux devant être couverts sont les suivants :

- Les permis et autorisations
- La gestion des émissions atmosphériques
- La gestion des eaux usées
- La gestion des matières dangereuses
- La manutention des marchandises
- La gestion des déchets
- La gestion des réservoirs d'entreposage
- La gestion des infrastructures souterraines
- La gestion des BPC
- La gestion des incidents environnementaux et les mesures d'urgence
- La gestion des neiges
- Le suivi de la qualité de l'eau souterraine

Une nouvelle VCE est requise à tous les 5 ans suivie d'un plan d'action corrigeant toutes non-conformités identifiées.



3. Fournir la politique et les mesures appliquées par le PORT DE MONTRÉAL relatives à la qualité de l'air et au bruit.

Vous trouverez, à l'annexe 4, la procédure mise en place par l'APM en cas de plaintes de bruit, odeur et poussière. Cette procédure décrit l'approche qui est suivie lorsque le centre de contrôle reçoit une plainte d'un citoyen concernant un bruit jugé excessif, la présence d'odeurs nuisibles et/ou l'émission de poussières.

Lorsqu'une situation est rapportée ou aperçue par un patrouilleur ou un inspecteur en prévention des incendies, l'APM agit immédiatement. Un responsable de l'équipe fait d'abord le constat de la situation sur les lieux, prend des mesures si applicable et fait modifier ou arrêter les opérations si nécessaire. Si l'intervenant en cause refuse de se conformer immédiatement aux directives de l'APM, Environnement Canada et/ou Transports Canada, selon la source et la nature du problème, pourraient être appelés à intervenir.

Advenant une plainte de bruit, l'inspecteur en prévention se présente sur le site en cause pour constater la situation, il prend la mesure de bruit à l'aide d'un sonomètre qu'il pourra comparer à la norme pour un site industriel (70dba). Si le niveau de bruit s'avère plus élevé que cette norme, l'inspecteur intervient pour faire modifier ou cesser les opérations afin d'assurer le respect de la norme. L'inspecteur se rend ensuite chez le plaignant pour prendre une autre mesure de bruit afin de vérifier si le niveau de bruit rencontre la norme résidentielle (45dba jour, 40dba nuit ou le bruit de fond si plus élevé). Si le niveau de bruit excède la norme, l'inspecteur intervient pour faire modifier ou cesser les opérations en cause afin d'assurer le respect de la norme.



FRASER MILNER CASGRAIN

RÉPONSES AUX QUESTIONS DU BAPE ADRESSÉES
À L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

PAGE 7

4. Fournir la liste des terrains, incluant leur localisation, appartenant au PORT DE MONTRÉAL.

Vous trouverez, à l'annexe 5, la carte du PORT DE MONTRÉAL présentant tout le territoire couvert par l'APM.

SIGNÉ à Montréal, le 6 mars 2006.

FRASER MILNER CASGRAIN S.E.N.C.R.L.
Procureurs de l'Administration portuaire de Montréal