

Le 6 mars 2006

Madame Renée Poliquin
Coordonatrice du secrétariat
de la commission
Édifrice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

OBJET: Projet de construction de réservoirs additionnels d'entreposage de produits liquides dans Montréal-Est

Madame,

La présente fait suite à vos lettres datées du 21 février 2006 afin de répondre aux questions soumises.

1. **De quelle façon Transports Canada (Garde côtière) évalue les risques d'accidents technologiques (explosions et incendies de cargaison), liés au transport maritime notamment au quai n°94 du Port de Montréal? Par exemple, existe-t-il des scénarios d'accidents (normalisés et alternatifs) pour les navires?**
- Transports Canada, Sécurité Maritime, Région du Québec, n'a pas reçu le mandat d'évaluer les risques d'accidents technologiques (explosions et incendies de cargaisons), liés au transport maritime dans le cadre du projet proposé pour canterm.
 - Transports Canada, Sécurité Maritime, Région du Québec ne possède pas des scénarios d'accidents (normalisés et alternatifs) pour les navires.
 - Il existe un scénario de collision entre deux navires près du Port de Trois-Rivières résultant en un déversement d'essence de 1350 m³ et un embrasement éclair. Ce scénario est décrit dans la publication du Centre de Développement des Transports à Transports Canada. Cette publication s'intitule MÉTHODE DE CONCEPTION FONDÉE SUR LE RISQUE POUR LES AIDES À LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT, TP 13468, AOÛT 1999.
 - En 1995, Environnement Canada via son mandat de prévention des incidents et son rôle au niveau des interventions d'urgence a mandaté la firme SNC-Lavallin afin de préparer une étude de risques liés au transport maritime. Cette étude, dont l'auteur est Jean-Paul Lacoursière, s'intitule « Évaluation des risques aux ports de Montréal, Chicoutimi, Québec, Sept-îles et Trois-Rivières. Cette étude comprend les types et quantités de marchandises dangereuses et les accidents survenus dans le passé de même que les sites où les pires conséquences probables d'accidents peuvent se produire. Cette étude couvre notamment le quai no° 94 et est disponible, à l'adresse Internet suivante :
http://www.gc.ec.gc.ca/dpe/francais/dpe_main_fr.asp?urg_publication
 - Il existe peut-être d'autres scénarios au Centre de développement des Transports à Transport Canada, chez le Bureau de la Sécurité des Transports, la Garde Côtière Canadienne et chez CANUTEC.

.../2

- Afin de répondre aux préoccupations soulevées, le promoteur peut aussi demander une évaluation des risques à la navigation par le processus d'examen TERMPOL. Dans le cadre de ce processus, le promoteur soumet les études requises et décrites dans le Code TERMPOL et un comité d'examen interministériel évalue ces études, identifie les problèmes potentiels et recommande les mesures à prendre pour les corriger. Il s'agit d'un processus volontaire. L'usage du processus TERMPOL peut être une condition à rencontrer dans le cadre de l'émission d'un permis en vertu de la *Loi sur la Protection des eaux navigables* si de nouvelles structures doivent être construites sur ou au-dessus d'une voie navigable. Le site suivant explique plus en détail ce qu'est TERMPOL : <http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp743/menu.htm>.

2. Par quels moyens votre ministère s'assure de la protection de la population environnante advenant un accident technologique majeur?

- Le Port de Montréal dispose d'un plan des mesures d'urgences.
- En cas d'accident, Transports Canada, Sécurité Maritime, Région du Québec, siège sur l'équipe de gestion de l'évènement à titre d'expert. Si les circonstances le permettent, Transports Canada a le pouvoir de diriger un navire vers un lieu sûr.
- Transports Canada est l'organisme réglementaire fédéral qui dirige le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu maritime du Canada qui a été instauré en 1995. Transports Canada définit les lignes directrices et la structure réglementaire pour la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Il veille à ce qu'un niveau approprié de préparation soit en place pour intervenir en cas de pollution par les hydrocarbures en milieu marin au Canada dans les délais et les contextes d'opération prescrits. (<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/Normes-Navires-et-Exploitations/intervention-environnementale/menu.htm>)

Par exemple, le *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures* (Dors/95-405) précise les responsabilités qui incombent aux exploitants des installations visées, notamment la mise en place d'un plan d'urgence dûment approuvé par Transports Canada.

3. Quelle est l'incidence d'accidents ou de déversements survenus sur des navires?

- Le Bureau de la Sécurité des Transports possède des données à ce sujet. CANUTEC dispose également de statistiques traitant de cette question sur le site suivant : (<http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/menu.htm>)
- Le rapport annuel 2004/2005 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires donne une description des évènements canadiens ayant entraînés des déversements d'hydrocarbures et pour lesquels il y a eu une demande de traitement auprès de la Caisse d'indemnisation. Les évènements décrits s'étalent de 1996 à 2005. (Note : Les déversements qui ont peu d'impact ne font normalement pas l'objet d'une demande d'indemnisation auprès de la Caisse).
- En 2005, Transports Canada a enquêté 33 déversements d'hydrocarbures survenus dans la région du Québec. Parmi ces déversements, il n'y a pas eu de déversements majeurs. Par conséquent, l'impact de ces déversements sur l'environnement est considéré comme négligeable.
- Nous croyons qu'une étude plus détaillée effectuée par le promoteur pourrait permettre de répondre à cette question. .../3

4. Quelle est la responsabilité de Transports Canada face à une nuisance éventuelle provenant d'un navire amarré au Port de Montréal, notamment en ce qui concerne l'ambiance sonore et la qualité de l'air ?

- Transports Canada, Sécurité Maritime, Région du Québec peut visiter le navire pour vérifier qu'il répond aux exigences de la *Loi sur la Marine Marchande du Canada* (LMMC) et aux exigences des Conventions Internationales que le Canada a ratifiées à ce sujet. Parmi ces exigences, on retrouve notamment :
- Le *Règlement sur la pollution de l'air par les navires*, LMMC, Ch. 1404.
 - Annexe VI de MARPOL *Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires*. (Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires)
- Pour ce qui est des exigences concernant les niveaux de bruit, celles-ci visent plutôt la protection des travailleurs.

En espérant le tout utile, nous sommes disponibles à répondre à vos questions si nécessaire. Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

original signé
MAR

Marie-Hélène Salvail
Agente principale en environnement
Affaires environnementales
Région du Québec
Téléphone : (514) 633-2916

original signé
MAR

Michel Bouliane
Gestionnaire, division des cargaisons
Sécurité maritime
Région du Québec
Téléphone : (418) 648-4617