



CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal
SOUS GESTION DU GROUPE **FSM**

343

DA3

Projet de construction d'un terminal
d'approvisionnement de carburant
aéroportuaire à Montréal-Est

6211-16-010

TERMINAL D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT AÉROPORTUAIRE

Un projet stratégique à Montréal pour la fiabilité et la sécurité de
l'approvisionnement des aéroports

4. Risques technologiques



Audience publique du BAPE
Janvier 2018

Présentation de l'expert en risques technologiques

- Jean-Paul Lacoursière, ing.
- Formation: B.S., Génie chimique, École Polytechnique, 1966
- Membre des associations suivantes:
 - Ordre des ingénieurs du Québec
 - Professional Engineers and Geologists Newfoundland and Labrador
 - American Institute of Chemical Engineers
 - National Fire Protection Association
- Plus de 52 ans d'expérience
 - 26 ans dans l'industrie pétrochimique
 - 26 ans comme consultant
 - Avis indépendant et impartial
 - Plus de 600 projets réalisés
 - Professeur associé à l'Université de Sherbrooke, 2005 – 2014
- Distinctions
 - Société canadienne de génie chimique (2003)
 - Mérite québécois de la sécurité civile (2011)

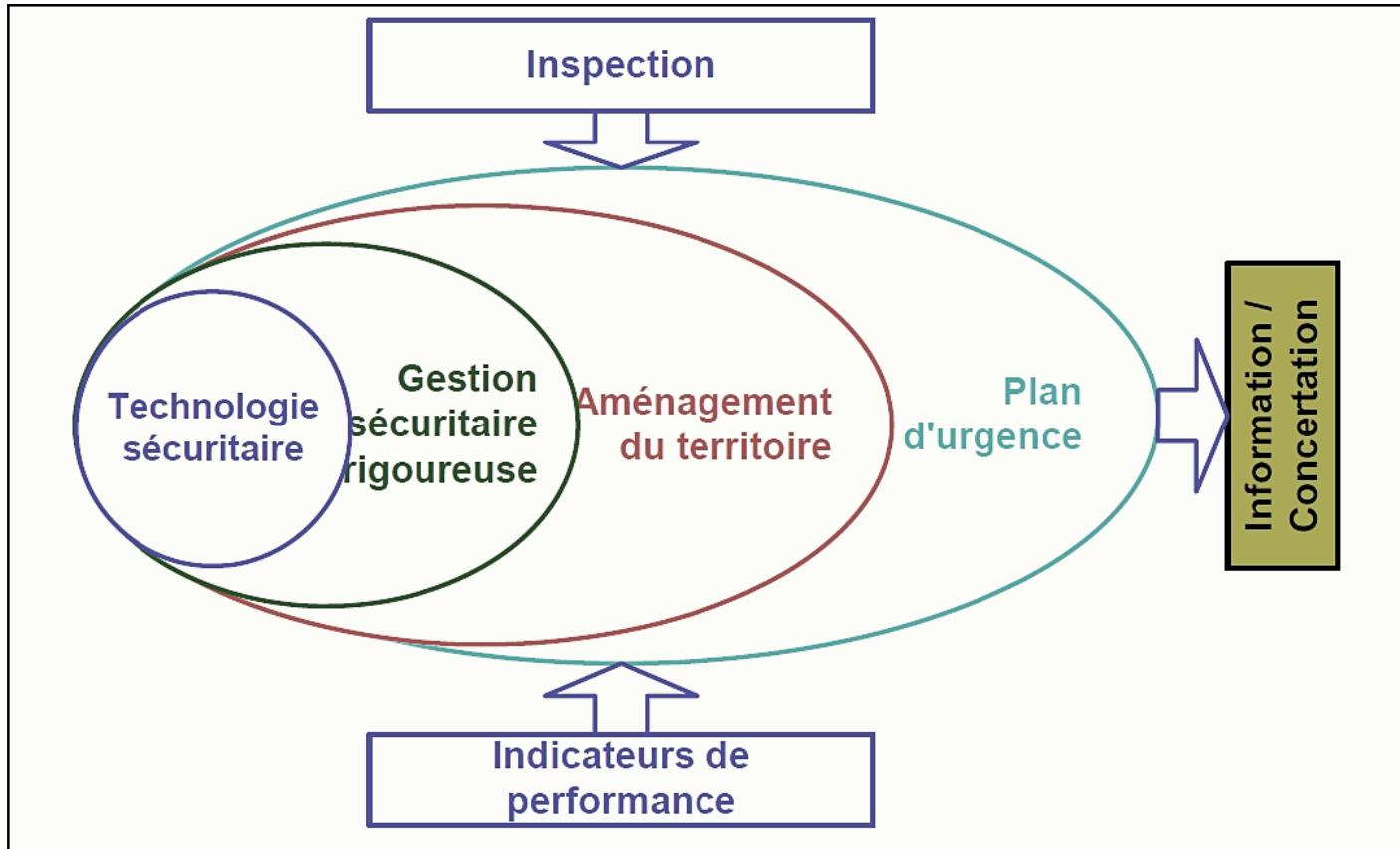


Contenu de la présentation

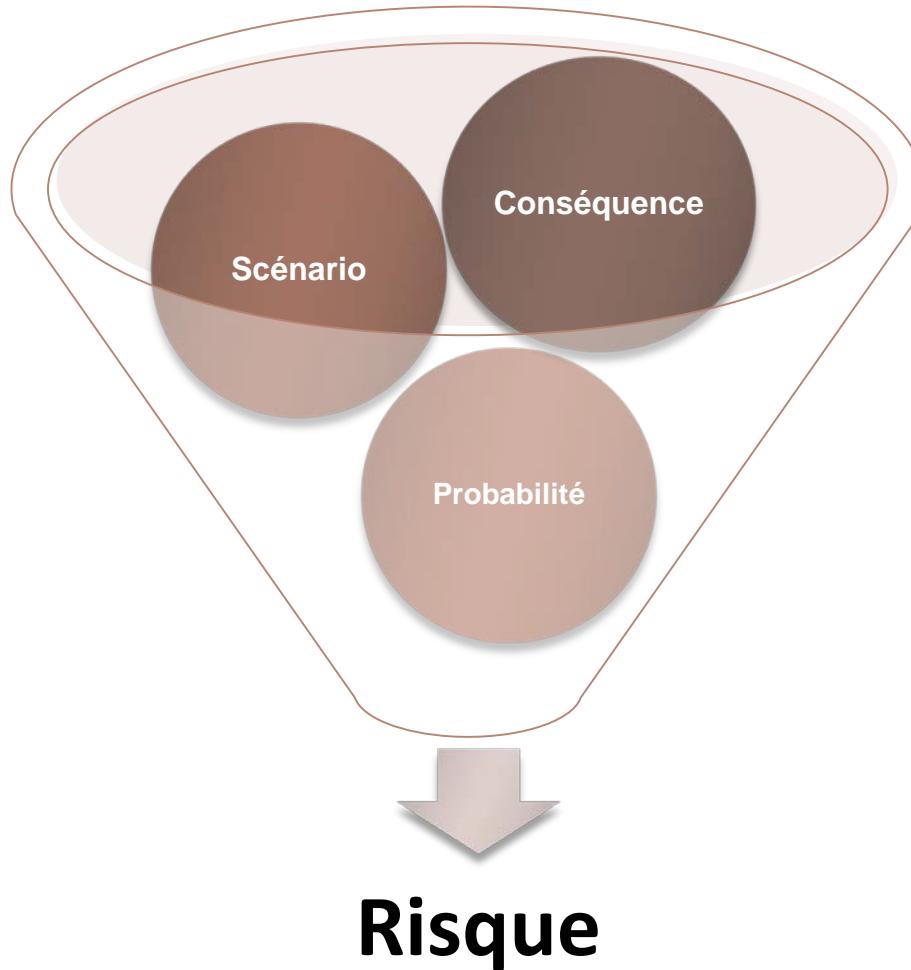
- ▶ Principes qui ont guidé l'étude
- ▶ Approche choisie
- ▶ Caractéristiques propres au carburant d'aviation
- ▶ Plan des mesures d'urgence
- ▶ Critères d'acceptabilité des risques



Principe qui a guidé l'étude : Une approche globale de la sécurité



Approche choisie



Caractéristiques propres au carburant d'aviation

► Carburant d'aviation et essence: d'importantes différences

Paramètre	Carburant d'aviation	Essence
Température d'ébullition	140 – 265°C	25 – 225°C
Pression de vapeur	5,25 mmHg à 20°C	802,5 mmHg à 20°C
Point éclair	>38°C	-50 à -38°C
Risques	<ul style="list-style-type: none">Le carburant d'aviation est moins volatil que l'essence, donc moins inflammable.Le carburant d'aviation encore plus sécuritaire que l'essence.Le carburant d'aviation est inclus dans la catégorie des hydrocarbures comportant le moins de risques selon Transports Canada.	



Plan des mesures d'urgence

Objectif :

Pourvoir à toutes situations critiques susceptibles de se produire.

Contenu :

Prévention, préparation, intervention, recouvrement, partenaires - rôles et responsabilités, ressources, procédures d'intervention, moyens d'alerte, etc.

Procédures d'intervention pour :

Déversement d'hydrocarbures au sol et dans le Saint-Laurent, incendies, explosions, blessures/malaises soudains, etc.

Partenaires :

Port de Montréal, Service de sécurité incendie de Montréal, SIMEC, Association industrielle de l'est de Montréal, etc.

Critères d'acceptabilité des risques

Niveau de risques	Définition
Très haut	Risque non acceptable - Des mesures d'atténuation et de réduction des risques doivent être mises en œuvre dans les plus brefs délais.
Haut	Risque non désirable - Mise en œuvre continue de mesures de contrôle préventives et de mesures de réduction des risques, de même que la réévaluation des risques à intervalles réguliers.
Moyen	Risque acceptable avec contrôle – Les risques doivent être réduits au niveau le plus bas raisonnablement pratique (ALARP). La direction assure la surveillance des risques, assure le fonctionnement des mesures de contrôle et des mesures de prévention et d'intervention et vérifie que les procédures sont suivies.
Bas	Risque acceptable - Les superviseurs de première ligne doivent s'assurer que les employés et les sous-traitants sont conscients des risques et que les procédures établies et les mesures de contrôle sont respectées.
Très bas	Risque négligeable.





CIAM / Corporation Internationale
d'Avitaillement de Montréal
Sous Gestion du Groupe **FSM**

Merci!

