

Québec, le 6 septembre 2013

Capitaine Gordon Houston  
Président  
Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes  
Transports Canada  
330, rue Sparks (AAM)  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur Houston,

Par la présente, je vous fais parvenir les commentaires du gouvernement du Québec relativement à l'examen du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin.

Le gouvernement du Québec encourage toute initiative qui vise à protéger les vies et les biens et à développer une culture de sécurité civile et de protection de l'environnement au Québec. Deux sujets couverts par le régime fédéral actuel touchent plus particulièrement des domaines liés aux compétences provinciales, soit le volet planification et préparation, ainsi que le volet intervention et coordination des partenaires impliqués.

Nous souhaitons souligner la nécessité d'assurer la cohérence, d'une part, entre la sécurité des navires-citernes et celle de tous les autres navires qui comportent tous un risque de déversement de leur soute. La sécurité maritime devrait être abordée de manière globale et non sélective, même si les pétroliers et chimiquiers posent des défis particuliers. D'autre part, il nous apparaît également important d'éviter le paradoxe de viser à doter le Canada d'un régime de « classe mondiale » alors qu'on assiste à la diminution des ressources humaines et matérielles consacrées par le gouvernement fédéral à la sécurité maritime, notamment à la Garde côtière canadienne, la réduction dans les services voués au trafic maritime et à la réduction d'appels en recherche et sauvetage.

Je vous invite à prendre connaissance du document ci-joint exposant les réponses du Québec aux avenues de recherche proposées par le comité d'experts, ainsi qu'une annexe présentant le régime des urgences environnementales du Québec.

Pour toute question, n'hésitez pas à communiquer avec Mme Marylène Giroux, coordonnatrice au Bureau de coordination des urgences du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs au 418 644-9777, poste 299, ou à [marylene.giroux@mddefp.gouv.qc.ca](mailto:marylene.giroux@mddefp.gouv.qc.ca).

Veillez agréer, Monsieur Houston, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre,



Clément D'Astous

p. j.

Consultation pancanadienne sur le Régime de préparation et  
d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures  
en milieu marin

Phase I - sud du 60° parallèle nord

---

Août 2013

Document préparé par :

Le ministère du Développement durable,  
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs

Le ministère des Transports et

Le ministère de la Sécurité publique

**pour le gouvernement du Québec**

Le gouvernement du Québec encourage toute initiative qui vise à protéger les vies et les biens et à développer une culture de sécurité civile et de protection de l'environnement au Québec. C'est pourquoi nous vous remercions pour votre invitation à participer à ce processus de consultation. À notre avis, deux sujets couverts par le régime actuel qui touchent en partie des domaines liés aux prérogatives provinciales, mériteraient d'être analysés : le volet planification et préparation, ainsi que le volet intervention et coordination des partenaires impliqués.

Toutefois, nous souhaitons souligner la nécessité d'une double cohérence et celle d'éviter les paradoxes :

- Entre la sécurité des navires-citernes et celle de tous les autres types de navires qui comportent tous un risque de déversement de leurs soutes. La sécurité maritime doit être abordée de manière globale et non sélective, même si les pétroliers et chimiquiers posent des défis particuliers.
- Entre la volonté de doter le Canada d'un régime de « classe mondiale » et la diminution des ressources humaines et matérielles consacrées par le gouvernement fédéral à la sécurité maritime (moins d'inspecteurs, compressions budgétaires, surtout à la Garde côtière canadienne (GCC)), la réduction dans les services voués au trafic maritime et à la recherche et au sauvetage.

### ***Questions d'ordre général***

- 1. Le régime actuel de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures répond-il aux besoins d'aujourd'hui? Qu'en est-il des besoins à venir? Quels éléments du régime actuel pourraient être améliorés pour en faire un régime de classe mondiale?**

Le régime actuel répond adéquatement à une seule fonction d'intervention, soit la récupération des hydrocarbures en eaux abritées.

Le régime a été mis en place dans les années 90, répondant ainsi aux besoins de l'époque. Or ces besoins ont grandement évolué depuis. Il est maintenant nécessaire de tenir compte de l'évolution du transport des hydrocarbures au pays, autant en terme de quantité qu'au niveau de l'achalandage, de la multiplicité des usagers et de la diversité des modes de transport. Ainsi, il y aurait lieu d'élargir le régime, afin de prendre en considération la diversité des produits toxiques ou dangereux (autres que les hydrocarbures pouvant même provenir d'installations basées à terre). Le régime devrait inclure tous les modes de transport, d'exploration et d'exploitation qui génèrent des risques de déversement d'hydrocarbures

ou de tout autre contaminant en milieu aquatique, ce qui n'est pas le cas actuellement.

D'autres aspects devraient aussi être sérieusement considérés dans la révision du régime, tels que :

- La fragilité de l'écosystème du fleuve Saint-Laurent qui exige, plus qu'ailleurs, des ressources à la hauteur des défis que pourrait constituer un déversement majeur provenant, par exemple, d'un superpétrolier devant accoster au quai d'Ultramar, à Lévis ou au port de Montréal<sup>1</sup>.
  - Les incidents liés à la navigation sur le fleuve, l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent ainsi que le fjord du Saint-Laurent et plus particulièrement le remorquage d'urgence et l'allègement d'urgence.
  - La protection de la faune et de la flore marines.
  - Le sauvetage et la réhabilitation de la faune et de la flore des habitats touchés.
  - Les délais d'intervention en régions éloignées et le soutien logistique.
  - L'intervention au nord du 60<sup>e</sup> parallèle<sup>2</sup>.
  - La recherche et le développement.
  - La réactualisation des limites d'indemnisation au regard de l'inflation et de la multiplication des personnes, organismes et domaines pouvant subir un ou plusieurs préjudices (assurances et Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires [CIDPHN] du Canada).
2. **Est-ce que le régime actuel, qui s'appuie sur un modèle d'intervention public-privé dans le cadre duquel les organismes d'intervention financés par l'industrie se chargent de la préparation et de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, demeure pertinent pour le Canada? Le cas échéant, quels changements permettraient d'améliorer le modèle?**

Le régime actuel demeure pertinent dans sa conception et au regard de son fonctionnement, notamment aux niveaux de l'intervention, par la Société d'intervention maritime – Est du Canada (SIMEC)

Toutefois, la capacité des pouvoirs publics d'effectuer une surveillance adéquate et de donner des avis scientifiques en situation d'urgence est questionnable, étant donné les compressions budgétaires effectuées,

---

<sup>1</sup> À noter que le 14 mai 2013, la GCC a donné son autorisation au passage des navires post-Panamax (l'argeur maximum de 44 m au lieu de 32,1 m avant) dans le tronçon Québec - Montréal de la voie navigable du fleuve Saint-Laurent. Par conséquent, les transporteurs maritimes, quel que soit le type de marchandise transportée, pourront augmenter sensiblement la capacité sur leurs services avec Montréal. À titre d'exemple, les porte-conteneurs de 6 000 EVP (équivalent vingt pieds) pourront désormais rallier le port de Montréal. Cela y augmentera aussi certainement les risques d'incidents nécessitant une intervention d'urgence.

<sup>2</sup> À noter aussi l'absence d'installations et de ressources humaines et matérielles en mesure d'intervenir efficacement et rapidement dans un milieu sensible et de plus en plus fréquenté et exploité.

notamment, chez Environnement Canada (EC) et la GCC (relevant du ministre des Pêches et des Océans)..

- 3. En ce qui concerne la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, les responsabilités et les rôles actuels du gouvernement et de l'industrie sont-ils clairs? Sont-ils appropriés? Quels changements proposeriez-vous pour améliorer les rôles et les responsabilités dans le cadre du régime actuel?**

De façon générale, les rôles et les responsabilités sont bien répartis et connus du côté du gouvernement fédéral et de l'industrie. Toutefois, bien qu'ils soient des partenaires importants, les rôles et les responsabilités des municipalités et des provinces, dans le cadre d'une intervention lors de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, sont peu connus des partenaires fédéraux. Il y aurait donc lieu d'arrimer l'action des différents intervenants impliqués pour une meilleure efficacité des interventions.

Nous devons toutefois souligner l'approche de collaboration de la GCC avec les autorités provinciales. En effet, des lignes directrices ont été développées pour permettre une approche concertée de l'alerte jusqu'au rétablissement de la situation, et cela dans le respect de l'approche des politiques canadiennes et québécoises du pollueur-payeur,

- 4. Quelles tendances futures ou quels faits nouveaux (par exemple, nouveaux produits pétroliers, nouvelles techniques d'intervention ou augmentation du trafic maritime) devraient être pris en considération pour améliorer le régime actuel et en faire un régime de classe mondiale?**

Le régime devrait prendre en considération tous les polluants ainsi que l'état de préparation au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. Il devrait aussi tenir compte de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures sur des plateformes du golfe du Saint-Laurent. De même, le régime doit intégrer des mesures sur les incidents liés à l'exploitation ou au transbordement des gaz naturels liquéfiés et des gaz de schiste.

- 5. À l'heure actuelle, il existe six conseils consultatifs régionaux (CCR) et un Conseil consultatif national (CCN) qui donnent des conseils et de la rétroaction au gouvernement du Canada à propos du régime actuel. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer ce mécanisme de rétroaction? Les responsabilités et les rôles des CCR et du CCN sont-ils clairs? Cette structure constitue-t-elle une pratique exemplaire?**

Il faut s'assurer qu'autant les représentants du gouvernement provincial que fédéral en matière d'urgence environnementale ou de résilience des systèmes essentiels soient parties prenantes des CCR.

La concertation et les débats qui se tiennent tant au CCR-Région du Québec qu'au CC national sont d'une grande utilité et permettent à tous les acteurs et à tous les intervenants directs et indirects de donner leurs points de vue sur les changements législatifs, réglementaires et de politiques.

À noter qu'il existe un plan d'intervention pour les mesures d'urgence environnementale au Québec (voir document annexé). Ce plan comprend des structures et des protocoles d'intervention selon les types d'incidents. Le Comité d'experts devrait prendre en compte cette approche qui existe déjà au Québec dans le cadre du régime national d'intervention pour les hydrocarbures.

De plus, il y a lieu de noter que le Ministère des Transports du Québec (MTQ) dispose d'un Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile couvrant, entre autres, les déversements des matières dangereuses (déversement liquide) sur les routes, les ponts, les tunnels ou d'autres infrastructures placées sous sa responsabilité..

**6. Le régime actuel du Canada est normalisé à l'échelle du pays, et les ports, les propriétaires de navires, les installations de manutention d'hydrocarbures et les organismes d'intervention exercent leurs activités en vertu des mêmes lois, règlements et lignes directrices. S'agit-il d'un modèle approprié pour le Canada? Quelles améliorations pourraient être apportées au modèle actuel?**

Même si les lois sont d'application générale, il est impératif et essentiel de tenir compte des réalités spécifiques régionales, ce qui est le cas du système Saint-Laurent – Grands Lacs et particulièrement de l'écosystème du fleuve Saint-Laurent. Ce dernier est connu à la fois pour l'intensité du trafic maritime, y compris le transport d'hydrocarbures et pour la fragilité de son écosystème autour duquel vit la majorité de la population du Québec qui, de surcroît, y puise une grande partie de son eau potable, en plus d'autres usages importants.

Il est donc primordial de doter chaque écosystème au pays – et au premier chef le Saint-Laurent – du cadre réglementaire et d'intervention qui réponde adéquatement à sa spécificité géographique, physique, démographique, sociale et économique.

**7. Le régime actuel de préparation et d'intervention définit-il clairement la façon dont il interagit et établit des liens avec le Régime de**

**responsabilité et d'indemnisation du Canada? Le cas échéant, quels changements permettraient d'améliorer le cadre actuel pour en faire un cadre de classe mondiale?**

Le régime actuel est conforme aux conventions internationales et permet une pérennité des fonds disponibles. Cependant, une révision du régime devrait être envisagée au regard de l'augmentation des coûts de restauration et des niveaux d'indemnisation.

- 8. À l'heure actuelle, le Canada a deux régimes pour la pollution par les hydrocarbures en milieu marin : le premier vise la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et le deuxième vise la pollution par les hydrocarbures causée par les activités d'exploration pétrolière et les plates-formes de forage en mer. Quels sont les avantages d'avoir deux régimes distincts? Quels sont les risques d'avoir deux régimes distincts?**

Il n'y a aucun avantage à avoir 2 régimes. Comme les plates-formes de forage en mer ne contribuent pas financièrement à l'état de préparation, leurs propriétaires et opérateurs sont actuellement des clients de troisième partie pour les organismes d'intervention mentionnés dans le premier régime. Nous proposons donc d'avoir un seul régime couvrant ces deux sources potentielles de pollution.

La cohérence plaide pour un régime unique qui tienne cependant compte des particularités, lesquelles peuvent faire l'objet de textes spécifiques reflétant ces dernières.

### ***Préparation***

- 1. Les exigences en matière de préparation pour les ports, les propriétaires de navires, les installations de manutention d'hydrocarbures et les organismes d'intervention sont-elles adéquates? Le cas échéant, quels changements permettraient d'améliorer le système pour en faire un système de classe mondiale?**

À ce jour, le régime couvre bien les fonctions de ces organismes. Toutefois, l'application et l'opération devraient être suivies plus rigoureusement par Transports Canada, Pêches et Océans Canada (GCC) et la SIMEC, en plus de tous les autres acteurs et intervenants concernés.

- 2. La recherche et le développement jouent-ils un rôle suffisamment important dans le régime actuel? Qui devrait être responsable du financement et de l'exécution des activités de recherche et de développement liées aux déversements d'hydrocarbures?**



Le régime doit financer la R&D. Toutefois, les droits devraient aller dans un fonds consolidé et géré par un organisme responsable d'établir les besoins et d'octroyer les fonds (vision globale). Autant les deux ordres de gouvernement, selon une formule à convenir, que l'industrie pourraient participer conjointement à la R&D. Ceci éviterait le dédoublement des efforts et les conclusions biaisées par des intérêts commerciaux.

**3. Est-il nécessaire d'avoir une meilleure coordination entre les ministères du gouvernement, entre les divers ordres de gouvernement (fédéral, provincial, municipal et international) et entre le gouvernement et l'industrie relativement à la formation, aux exercices et aux activités de recherche et de développement? Qu'est-ce qui pourrait être fait pour rendre la coordination de ces activités plus efficace? Quelles mesures devraient être prises?**

Le régime pourrait financer la GCC afin qu'elle puisse participer, de concert avec le MSP et le MDDEFP, à des sessions de formation et d'exercices organisées pour la communauté d'intervention.

Dans sa mission de support aux municipalités, le MSP accueille favorablement toutes les actions de ses partenaires qui ont comme but d'aider la préparation des municipalités, des communautés riveraines et des organismes environnementaux régionaux et locaux. Le MSP est ouvert à l'idée de promouvoir un plus grand nombre de formations et d'exercices qui bénéficieraient à l'ensemble des acteurs, et ce, en préparation à un sinistre impliquant un déversement d'hydrocarbures. Ainsi, si le gouvernement fédéral veut appuyer ce type de projets, le MSP encouragera une telle initiative puisqu'elle contribue à la résilience des municipalités dans une perspective tout risque. Il est important de rappeler qu'au Canada, chaque ordre de gouvernement a une responsabilité en matière de sécurité civile, et de sécurité publique<sup>3</sup>. De ce fait, sachant que les actions de sécurité civile et les affaires municipales sont des compétences provinciales, le MSP doit être la courroie de transmission entre les ministères, les organismes fédéraux et les municipalités, dans tous les projets ou activités entourant les volets de déversement d'hydrocarbures que le gouvernement fédéral veut mener avec les municipalités dans le volet sécurité civile. Cela englobe la préparation et l'évaluation des plans de mesures d'urgence visant à prendre en compte les risques présents sur le territoire, ainsi que la préparation des formations et des exercices pour les municipalités. Le MSP, ainsi que le MDDEFP, désirent donc être informés au préalable des initiatives fédérales dans ces deux domaines tout en collaborant à la préparation des formations et en participant à celles-ci, afin d'assurer la cohérence

---

<sup>3</sup> *Un cadre de sécurité civile pour le Canada* Deuxième édition, Ottawa, Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2011, p.1.

avec les façons de faire du Québec. Le MSP est prêt, avec ses partenaires, à supporter les municipalités à introduire un volet maritime orienté vers les déversements d'hydrocarbures dans leurs plans de mesures d'urgence. Finalement, le MSP privilégie la méthode de collaboration de tous les partenaires, incluant Transport Canada et Pêches et Océans Canada de par son expertise dans le volet du transport maritime, afin de produire des guides, à l'intention des municipalités pour les sensibiliser à ce type de risque.

**4. Comment devrait-on utiliser les renseignements sur les risques liés à la probabilité d'un déversement d'hydrocarbures et ses conséquences possibles pour qu'ils servent de base aux éléments du régime? Quels autres renseignements devraient être pris en considération lorsque le gouvernement et l'industrie élaborent leurs plans de préparation et d'intervention?**

À des fins d'évaluation du risque, les statistiques sur les infrastructures portuaires, leur vocation, leur état, leur trafic général et les volumes de polluants qui y sont transbordés sont effectivement très importants. Toutefois, il importe aussi de tenir compte des mesures d'atténuation prises par l'industrie.

Toujours pour une meilleure évaluation des risques, il faudrait aussi s'assurer que le groupe d'experts obtienne l'avis de tous les acteurs tels les assureurs maritimes (P & I Clubs), les deux corporations de pilotes du fleuve Saint-Laurent, la GCC, les armateurs nationaux et étrangers, la Caisse canadienne d'indemnisation, le Bureau de sécurité des transports et les opérateurs de raffineries.

**5. Quelles autres exigences en matière de préparation devraient être intégrées dans le régime?**

Il y aurait lieu de s'assurer d'une répartition des droits maritimes à travers un réseau d'entrepreneurs. Avant le régime, plusieurs entrepreneurs avaient des contrats de préparation avec les différents générateurs de risques. Aujourd'hui, bien que le régime permette d'avoir plus d'équipements et une meilleure connaissance des techniques d'intervention, cette centralisation des organismes d'intervention a fait en sorte que les entrepreneurs locaux ne trouvent plus leur compte et ne maintiennent plus un état de préparation. Les organismes d'intervention n'ont que quelques employés à leur solde et, sans l'apport des entrepreneurs locaux, ils ne peuvent rien faire.

## **Intervention**

### **1. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour rendre l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures plus efficace et efficiente?**

S'assurer que les capacités d'intervention soient adaptées aux risques de la navigation et de la manutention/transbordement.

Analyser la possibilité d'instaurer des zones ou ports de refuge où, en cas de sinistre, le navire concerné pourrait être remorqué, afin de confiner les dégâts et d'intervenir efficacement.

### **2. Dans le cadre réglementaire actuel, les organismes d'intervention font-ils l'objet d'une surveillance adéquate? Les Normes sur les organismes d'intervention sont-elles adéquates? Le cas échéant, quels changements devraient être apportés? Le processus de certification est-il adéquat? Des experts compétents sont-ils présents pour le processus de certification?**

Le processus de certification des organismes d'intervention est structuré et adéquat. Toutefois, la surveillance effectuée par Transports Canada devrait être améliorée et maintenue, afin de mieux encadrer la formation, ainsi que les exercices effectués par les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures (IMH).

Quant à la Table d'expertise coordonnée par Environnement Canada, celle-ci doit demeurer, mais ses rôles et ses responsabilités devraient être mieux définis, afin qu'elle puisse émettre les meilleures recommandations possible lors d'une opération impliquant un déversement d'hydrocarbures en milieux fluvial et marin.

### **3. La capacité d'intervention réglementée actuelle de 10 000 tonnes est-elle suffisante ou devrait-elle être augmentée? Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer le modèle actuel visant la capacité d'intervention réglementée? Pourrait-il s'agir d'une norme de classe mondiale si l'on considère les pratiques des autres pays?**

La capacité d'intervention réglementée devrait être sensiblement augmentée en fonction de la réalité des tonnages transportés et des perspectives à venir comme l'exportation de pétrole de l'Ouest via le Saint-Laurent et: l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures extracôtiers)

Le concept théorique de cascade des équipements et des ressources d'urgence devrait aussi être revu, car les délais d'intervention prescrits ne répondent pas à la réalité du pays.

**4. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour accroître la capacité d'intervention en cas de déversement de produits non conventionnels (p. ex., bitume dilué)?**

Le mandat de la SIMEC devrait être élargi pour inclure tous les produits dérivés des hydrocarbures et tous les produits chimiques et dangereux transportés par mode maritime.

Le générateur de risque d'un produit particulier devrait être tenu responsable de mettre en place des mesures particulières d'intervention, et ce, non seulement à son installation, mais aussi sur l'ensemble du trajet.

**5. Quel rôle la Garde côtière canadienne devrait-elle jouer au cours d'une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures?**

La GCC devrait avoir le rôle de leadership, afin de s'assurer que le pollueur mette en place les mesures adéquates, et que la collaboration avec la SIMEC et tous les acteurs visés soit optimale.

Il est aussi très important que la GCC maintienne une capacité d'intervention « en français » compte tenu de la spécificité linguistique du Québec (ressources humaines et matérielles).

Le gouvernement du Québec continuera à collaborer avec la GCC et les autres acteurs et intervenants en assurant la coordination de son intervention sur son territoire.

**6. Quelles améliorations pourraient être apportées pour mieux intégrer les intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux dans la gestion globale d'une intervention?**

Aucun commentaire.

**7. Les autres parties peuvent-elles jouer un rôle dans l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, notamment dans des régions plus éloignées du pays? Quels facteurs devraient être pris en considération si ces parties devaient jouer un plus grand rôle?**

Dans le cas où un déversement d'hydrocarbures a un impact sur l'environnement (rives, sédiments, air, etc.), il est de la responsabilité du gouvernement provincial (par l'entremise du MDDEFP) de s'assurer que l'intervention, en collaboration avec la GCC, est faite de manière à respecter les critères environnementaux du Québec.

Il revient au gouvernement fédéral de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer que la prévention et l'intervention soient efficaces dans le Grand Nord canadien, et particulièrement au Nunavik et au Nunavut.

- 8. Le régime d'intervention actuel se fonde sur la récupération mécanique. D'autres techniques d'intervention devraient-elles être prises en considération en plus de la récupération mécanique pour les interventions en cas de déversement? Quels sont les avantages et les inconvénients de ces autres mécanismes? Comment ces méthodes additionnelles pourraient-elles être intégrées dans le régime actuel?**

Les techniques particulières (Alternative methods) pourraient être incluses dans le coffre à outils des intervenants. Toutefois, comme la plupart de celles-ci contreviennent à plusieurs lois fédérales, provinciales et municipales, la recherche et le développement de ces méthodes devraient se poursuivre en tenant compte des particularités des eaux canadiennes et de la présence de nombreux milieux sensibles. Un bénéfice environnemental net réel doit être confirmé.

Dans le même ordre d'idée, il y aurait lieu d'effectuer un audit des capacités matérielles et humaines d'intervention de la SIMEC<sup>4</sup> à la lumière d'un scénario sévère tel qu'un déversement de grande ampleur dans le fleuve Saint-Laurent ou la rivière Saguenay par exemple.

### ***Responsabilité, indemnisation et financement***

- 1. Comment un régime de classe mondiale en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures devrait-il être financé?**

Par les droits maritimes sur tous les polluants.

- 2. La structure tarifaire actuelle est-elle juste et raisonnable et satisfait-elle aux exigences du régime actuel?**

Aucun commentaire.

- 3. Le régime de responsabilité et d'indemnisation du Canada couvre les coûts associés à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire. Des coûts précis sont-ils imposés lorsque la couverture liée à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures peut s'avérer inadéquate? Y a-t-il des**

---

<sup>4</sup> C'est l'organisme d'intervention maritime accréditée par Transport Canada, pour l'est des Rocheuses, en cas de déversements d'hydrocarbures, des navires et des installations désignées de manutention des hydrocarbures.

**limites actuelles sur la couverture qui pourraient avoir une incidence sur l'intervention en cas de déversement?**

Les limites sont basées sur des incidents internationaux et les fonds disponibles à l'international couvrent plus de 1,4 milliard \$. Cependant, il y aurait lieu de revoir en profondeur les limites des indemnités en cas de déversement, en les actualisant au regard du nombre croissant de secteurs ayant droit à des dédommagements.

- 4. Il existe plusieurs modèles pour financer les coûts de préparation liés à un déversement d'hydrocarbures et pour donner accès au fonds d'urgence pendant une intervention en cours. L'affectation d'un montant tiré du fonds d'urgence correspondant au montant établi aux États-Unis représenterait-elle une amélioration à la capacité de gérer efficacement un déversement important? Quelles améliorations devraient être apportées?**

Tous les générateurs de risques devraient contribuer au financement d'un régime commun incluant la caisse d'indemnisation. Les dommages environnementaux devraient aussi pouvoir être compensés.

- 5. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pourrait-elle être utilisée de manière plus efficace pour les besoins de la préparation et de l'intervention?**

Non, le régime devrait pouvoir y répondre seul, la caisse se réservant la mission d'indemnisation.

## **ANNEXE 1 - Les urgences environnementales au Québec**

### **Introduction**

Les municipalités sont les principaux et les premiers responsables de l'intervention d'urgence sur leur territoire. Les autorités municipales doivent assurer la sécurité et le bien-être des citoyens qui habitent leur territoire ou y transitent.

Dans le cadre d'une urgence environnementale, lorsque l'organisation municipale ne peut suffire à la tâche ou que la situation dépasse ses champs de compétence ou d'expertise, le support du MDDFEP est alors sollicité par le biais de son service Urgence-Environnement.

Lorsqu'une urgence environnementale nécessite un support à la municipalité par l'intervention de plusieurs ministères et organismes du gouvernement du Québec, le MSP voit à la coordination de la réponse gouvernementale via l'Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ) ou au niveau régional l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC).

### **Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP)**

La mission générale du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs consiste notamment à « la protection de l'environnement et la conservation de la biodiversité pour améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens » (Réf. *Plan stratégique 2009-2014 du MDDEFP*).

Conformément à sa mission et selon les pouvoirs conférés à l'article 2, alinéa c de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, le MDDEFP s'est doté d'un Plan d'urgence ministériel. Ce document décrit la structure et les mécanismes de préparation et d'intervention mis en place pour atténuer les effets néfastes des accidents environnementaux sur le milieu et sur la population.

Aux fins du Plan d'urgence, une urgence environnementale est définie comme suit :

« Toute situation qui menace, affecte ou est sur le point de détériorer la qualité de l'eau, de l'air, du sol, de la faune, des habitats fauniques ou de l'environnement dans lequel évolue l'être humain et nécessite une intervention immédiate. »

Une urgence environnementale est généralement à la suite d'un événement soudain, un accident, un bris d'équipement ou aux répercussions d'une catastrophe naturelle.

## Urgence-Environnement Québec

Le service Urgence-Environnement Québec désigne l'organisation et l'ensemble des personnes œuvrant dans le cadre des différentes activités prévues dans le Plan d'urgence ministériel. Il comprend un système d'alerte, des équipes régionales et deux équipes de soutien pouvant ainsi répondre aux urgences environnementales **en tout temps** et auxquelles peuvent se greffer tous les spécialistes du Ministère nécessaires à la situation. De plus, ce service permet, notamment à la clientèle, soit les compagnies responsables d'un déversement ou d'une fuite, de satisfaire à l'obligation suivante de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) « *Quiconque est responsable de la présence accidentelle dans l'environnement d'un contaminant visé à l'article 20 doit en **aviser le ministre sans délai.*** » (LRQ, c. Q-2, art. 21) et des obligations de certains règlements appliqués par le Ministère comme le *Règlement sur les matières dangereuses* (RMD) « *Quiconque rejette accidentellement une matière dangereuse dans l'environnement doit **sans délai** remplir les obligations suivantes :*

1. *il doit faire cesser le déversement.*
2. *il doit **aviser le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.***
3. *il doit récupérer la matière dangereuse et enlever toute matière contaminée qui n'est pas nettoyée ou traitée sur place [...] »*  
(LRQ, c. Q-2, r.32, art. 9)

### Alerte

Lorsque survient une urgence environnementale, il est important que toute personne concernée par l'événement puisse communiquer rapidement et en tout temps avec Urgence-Environnement. Un système d'alerte a donc été mis en place pour garantir l'accessibilité du service Urgence-Environnement du Ministère à tous.

Il existe deux façons de joindre le système d'alerte : en utilisant les services de la Centrale d'appel ou en communiquant avec la direction régionale du Ministère où se produit l'événement. Le système d'alerte permet aussi de joindre les acteurs du Plan d'urgence et les partenaires.

### Centrale d'appel 1 866 694-5454

En tout temps et sans frais, la clientèle peut joindre la Centrale d'appel en composant le numéro : 1 866 694-5454. Ce numéro de téléphone est disponible pour l'ensemble du territoire québécois et pour les États périphériques frontaliers lorsque le secteur de l'indicatif régional est adjacent à la province de Québec. Les personnes se trouvant à l'extérieur de ces zones et les personnes situées



dans la région immédiate de Québec sont invitées à utiliser le numéro suivant : 418 643-4595.

### **Appel à la direction régionale**

Durant les heures de bureau, il est possible de joindre Urgence-Environnement en s'adressant directement à la direction régionale concernée. Les numéros de téléphone à utiliser se trouvent dans le bottin téléphonique, dans la section bleue du gouvernement du Québec, sous la rubrique Environnement, section Urgence-Environnement, ainsi que sur le site Internet du Ministère à l'adresse suivante : [http://www.mddefp.gouv.qc.ca/ministere/rejoindr/adr\\_reg.htm](http://www.mddefp.gouv.qc.ca/ministere/rejoindr/adr_reg.htm).

### **Responsabilités générales**

Les responsabilités générales d'Urgence-Environnement Québec s'intègrent à la mission générale du Ministère et peuvent se résumer ainsi :

- 1° Minimiser les impacts négatifs d'une urgence environnementale qui est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens.
- 2° Préparer la réponse ministérielle aux urgences environnementales.

### **Groupes d'experts, équipes de soutien et équipements**

Lors d'une urgence environnementale, le MDDEFP a convenu avec certains partenaires de créer des groupes d'experts comme la Table d'expertise dans les incidents maritimes. Ces groupes ont généralement comme rôle d'alimenter les gestionnaires d'avis scientifique. Selon les sujets discutés, les membres de ces groupes pourraient venir des diverses unités sectorielles du Ministère.

La division Études de terrain du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec (CEAEQ), une agence du MDDEFP, fournit une équipe de soutien aux activités d'Urgence-Environnement par l'entremise d'un chimiste de garde qui est disponible 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Cette équipe apporte une expertise scientifique et analytique lors d'urgences environnementales au moyen de consultations téléphoniques et d'interventions sur le terrain à l'aide de laboratoires mobiles dont le TAGA (analyseur de gaz atmosphériques à l'état de traces).

Par ailleurs, le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ), unité administrative du MDDEFP, fournit un soutien aux municipalités dans la détermination des zones inondables et conseille, à sa demande, le MSP lors de situations d'urgence mettant en cause le domaine hydrique de l'État.

Le MDDEFP a aussi acquis un poste de coordination mobile (PCM) pour accroître l'efficacité des interventions sur le terrain et possède l'équipement spécialisé nécessaire pour intervenir dans la majorité des situations d'urgence qui lui sont rapportées. De plus, chaque direction régionale dispose des équipements les plus fréquemment utilisés tels des explosimètres et des détecteurs multigaz PHD 6.

## Frais

Urgence-Environnement n'a pas pour mandat de récupérer les contaminants déversés. Ce travail est effectué par des compagnies spécialisées dont les honoraires sont payés par la partie responsable du déversement.

Dans certains cas exceptionnels, le Ministère peut être maître d'œuvre des travaux nécessaires à la protection de l'environnement. Par exemple, lorsque le responsable d'un déversement est inconnu ou refuse d'intervenir et que la situation a lieu sur des terres publiques gérées par le MDDEFP.

Dans ces cas, le Ministère évalue toujours les possibilités de récupérer auprès du responsable, les frais encourus (LRQ, c. Q-2 art. 115.1). Si ce responsable n'est pas connu, le directeur régional doit considérer la possibilité d'instaurer une enquête visant à l'identifier.

## Communications

Face aux préoccupations grandissantes des citoyens par rapport aux questions environnementales et dans l'optique d'une plus grande transparence, le MDDEFP a mis en place des mesures visant à informer rapidement la population des interventions d'Urgence-Environnement sur le terrain. Cette transparence débute sur le terrain où les intervenants d'Urgence-Environnement sont invités à répondre aux journalistes lors d'événements, afin d'offrir rapidement de l'information à la population.

Depuis le 6 mai 2008, un registre des interventions terrain d'Urgence-Environnement réalisées depuis le 1<sup>er</sup> avril 2008 peut être consulté sur le site Internet du MDDEFP à l'adresse suivante : [http://www.mddefp.gouv.qc.ca/ministere/urgence\\_environnement/index.asp](http://www.mddefp.gouv.qc.ca/ministere/urgence_environnement/index.asp). Il contient les interventions d'Urgence-Environnement ayant nécessité une présence sur le terrain, à l'exception des événements impliquant un accident routier qui aurait pour conséquences d'affecter **seulement** les liquides nécessaires au fonctionnement des véhicules. Ce registre est le premier du genre au Canada.

Lors d'interventions d'urgence environnementale classifiées catégories 2 et 3 (classification basée sur des critères tels que l'impact de l'événement sur l'environnement et sur la population, la facilité de contrôle de l'événement, etc.),

un communiqué de presse est rapidement publié, afin de rassurer la population et de l'informer sur l'intervention d'urgence.

### **Ministère de la Sécurité publique (MSP)**

Lorsque l'ampleur d'une urgence environnementale implique l'intervention de plusieurs ministères et organismes du gouvernement du Québec pour le support des municipalités, le leadership mobilisateur du MSP est alors demandé, afin de coordonner les ressources gouvernementales en fonction de ce qui a été prévu, selon le cas, dans le Plan régional de sécurité civile ou dans le Plan national de sécurité civile. En situation de sinistre, les structures suivantes peuvent être déployées :

- L'Organisation municipale de la sécurité civile (OMSC) constitue l'organisation responsable de la concertation et de la coordination dans la municipalité. Elle est coordonnée par le coordonnateur municipal de la sécurité civile. L'OMSC regroupe les gestionnaires des services responsables de cerner les facteurs de risque sur son territoire, d'adopter des mesures de prévention visant à les atténuer et d'élaborer le Plan municipal de sécurité civile présentant les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement prévues en cas de sinistre. Lors d'un sinistre, elle a la responsabilité de mettre en œuvre et de coordonner les interventions sur son territoire, afin d'assurer la sécurité des citoyens.
- L'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC) regroupe les représentants des ministères et organismes du gouvernement du Québec présents en région. Le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique coordonne l'engagement de leurs ressources pour soutenir les municipalités lorsqu'elles ne sont plus en mesure de faire face au sinistre et d'aider les citoyens éprouvés.
- L'Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ) réunit les coordonnateurs ministériels en sécurité civile de chaque ministère et organisme gouvernemental concerné. L'OSCQ planifie les mesures de sécurité civile à l'échelle nationale et, en cas de sinistre majeur, coordonne les opérations menées par chacun des responsables de mission selon le Plan national de sécurité civile (PNSC).
- Le Centre des opérations gouvernementales (COG) permet au gouvernement du Québec d'anticiper les événements pouvant compromettre la sécurité des citoyens grâce à une surveillance continue du territoire, d'informer et d'alerter les intervenants concernés. En situation de sinistre, le déploiement d'un Centre national de coordination gouvernementale (CNCG) apportera le soutien nécessaire au coordonnateur gouvernemental et appuiera les directions régionales de la sécurité civile dans leurs opérations. De plus, les activités visant le soutien à l'Organisation de la sécurité civile du Québec se retrouvent à même le CNCG.

Le Plan national de sécurité civile (PNSC) prévoit :

- Un partage des responsabilités entre les ministères et les organismes du gouvernement du Québec en fonction de leurs compétences respectives.
- L'organisation des ressources gouvernementales, afin de pouvoir réagir à différents types de sinistres et supporter les municipalités qui ont besoin d'assistance.
- Des modes simplifiés de prise de décision.

L'organisation des actions en sécurité civile du gouvernement du Québec repose sur la réponse à 16 besoins susceptibles de se manifester lors d'un sinistre, lesquels sont désignés dans le Plan par la notion de « mission ». Chaque mission est sous la responsabilité d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental dont les activités habituelles se rapprochent le plus de celles prévues à la mission ou dont l'expertise lui permet de les prendre en charge.

Dans le cadre du PNSC, le MDDEFP est porteur de la mission « Eaux, matières dangereuses et résiduelles ». Quant au ministère des Transports, celui-ci est responsable de la mission « Transport ».

Le MSP est responsable du bon fonctionnement de la coordination gouvernementale dirigée par le coordonnateur gouvernemental soit le sous-ministre associé de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du MSP.

### **Ministère des Transports du Québec (MTQ)**

Texte tiré du Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile. Mise à jour : 24 mars 2011

Le MTQ a pour mission d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. Pour ce faire, il s'est engagé à gérer de façon compétente et innovatrice les réseaux dont il a la responsabilité directe. Il s'est entre autres doté d'un Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile (PMMUSC).

Le PMMUSC constitue donc l'une des mesures, prévoyant des actions en matière de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement, retenues par le MTQ pour atténuer ou éliminer divers risques naturels et anthropiques relevant du domaine de la sécurité civile, et pouvant avoir des répercussions sur les infrastructures, sous la responsabilité du MTQ, destinées aux usagers de la route. Une des sections couvre les mesures à prendre en cas de déversement de matières dangereuses (déversement liquide) sur une route, un pont ou un tunnel en l'occurrence.

Quoi qu'il en soit, pour répondre efficacement à son obligation d'assurer la gestion d'événements d'urgence mineure et majeure qui peuvent avoir des répercussions sur les réseaux de transport, le MTQ a mis en place une organisation de sécurité civile qui soutient la prise de décision et la coordination des ressources dans les quatre dimensions de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement, et qui favorise, par conséquent, le développement d'une culture interne de la sécurité civile.

Cette organisation ministérielle de sécurité civile comporte trois mécanismes de coordination, soit la coordination locale des mesures d'urgence, la coordination régionale de la sécurité civile et la coordination ministérielle de la sécurité civile. Le personnel du MTQ soutient ces mécanismes de coordination.

L'organisation administrative du MTQ donne une grande autonomie d'intervention aux directions territoriales, ce qui permet une réponse rapide des responsables locaux dans une situation d'urgence. L'organisation des mesures d'urgence repose donc, d'abord et avant tout, sur le coordonnateur local en mesures d'urgence. Lorsque la gravité de la situation l'exige ou si le sinistre touche plus d'un centre de services (CS), le coordonnateur régional en sécurité civile intervient. Enfin, dans le cas d'un événement majeur de sécurité civile, il revient au coordonnateur ministériel en sécurité civile de soutenir les coordonnateurs régionaux.

### **Intervention maritime**

En avril 2011, la GCC, le MDDEFP et le MSP ont produit conjointement le document « Lignes directrices - Procédure opérationnelle provinciale de l'alerte lors d'un événement maritime survenant dans la région du Québec ». Cette procédure vise à améliorer l'efficacité de l'alerte lors d'un événement maritime. Elle contribue à assurer une intervention rapide, coordonnée et adéquate lors de tout événement maritime pouvant mettre en danger la sécurité ou la santé des résidents du Québec ou qui pourrait avoir des répercussions sur l'environnement. L'intervenant de première ligne pour le mode maritime en matière de sécurité civile est la Société des traversiers du Québec (STQ).

Ces mêmes partenaires ont aussi amorcé l'élaboration d'un document sur la « Gestion des interventions environnementales : Lignes directrices pour guider les intervenants impliqués lors d'un événement maritime ». L'échéance des travaux est prévue pour l'automne 2013.

