



# LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

(AVSL)

AVIS PRÉSENTÉ AU

COMITÉ D'EXPERTS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES

20 juin 2013

## **1. LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT**

*Les Amis de la Vallée du Saint-Laurent* est un organisme sans but lucratif (OSBL) qui œuvre depuis 1986 en faveur du développement durable du fleuve, c'est-à-dire de l'harmonisation de ses multiples usages dans le respect et la sauvegarde de ses richesses environnementales. Les AVSL militent plus précisément en faveur de :

- L'accès au fleuve pour tous, selon des usages variés (habitat, économie, tourisme, culture) et respectueux de ses caractéristiques naturelles ;
- La protection et la mise en valeur de la totalité de son potentiel en matière d'habitat urbain et faunique, d'alimentation en eau, d'implantation industrielle, de voie de navigation, de tourisme patrimonial, et de patrimoine paysager.
- L'avènement d'une politique de mise en valeur basée sur une conception intégrée et durable de tous ses potentiels et usages.

L'organisme compte une centaine de membres individuels et corporatifs, répartis dans l'ensemble du Québec.

Grâce à son initiative, le fleuve a été reconnu comme «Patrimoine national» par une résolution adoptée à l'unanimité par l'Assemblée Nationale du Québec, le 23 mars 2010.

## 2. LE CONTEXTE DE CET AVIS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES-CITERNES

La décision des AVSL de rédiger le présent avis se situe dans un contexte marqué en particulier par la volonté des sociétés pétrolières, mais aussi des autorités politiques :

- d'accroître la consommation du pétrole albertain dans l'est du Canada, et de réduire ainsi la part du pétrole importé de la Mer du Nord, d'Algérie et des Caraïbes ;
- de développer pour ce faire les infrastructures de transport pétrolier vers Toronto et Montréal, y compris, éventuellement, d'inverser le flux de l'oléoduc existant entre Sarnia et Montréal ;
- de développer si nécessaire des nouvelles capacités de transport fluvial du pétrole brut albertain entre Montréal et Saint-Romuald ;
- d'accroître, par une nouvelle loi déposée probablement durant l'automne 2013, la responsabilité des pétrolières (et peut-être des transporteurs) en cas de déversement.

## 3. LES QUESTIONS POSÉES

Considérant :

- Le contexte qui vient d'être brièvement énoncé ;
- La mission et les objectifs des *Amis de la Vallée du Saint-Laurent* ;

Considérant de plus :

- Les obstacles posés à la navigation commerciale sur le fleuve Saint-Laurent : étroitesse et faible profondeur du chenal dans plusieurs de ses segments, glaces hivernales, vents et courants souvent violents, tempêtes de neige, brouillards ...;
- Les risques habituels de cette navigation : collisions entre navires ou avec des structures fixes ou mobiles, échouements, déversement de produits polluants et ou toxiques...;
- Les risques plus élevés résultant d'un accroissement de la navigation ; remous, érosion des rives...
- La vulnérabilité du milieu dans son ensemble en cas d'accident : proximité de l'habitat, milieux insulaires et riverains écologiquement sensibles...
- Les observations formulées dans le *Rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable* (Bureau du Vérificateur général du Canada), à l'automne 2010, relativement aux interventions des services gouvernementaux fédéraux en matière de «Répercussions des déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques» :
  - Insuffisance des mises à jour des risques liés au transport maritime ou fluvial des produits ;
  - Longs retards dans les mises à jour des plans d'urgence en ce domaine ;

- Absence de processus permettant de vérifier l'état de préparation de la Garde côtière canadienne, et d'intégration nationale ou interprovinciale pour « la formation de (son) personnel, la mise à l'essai de ses plans et l'entretien de son équipement » ;
  - Mauvaise documentation des retours sur expérience «après les interventions lors des déversements provenant des navires» et, plus globalement, absence de «programme d'assurance de la qualité pour le SYSTÈME DE DÉCLARATION DES INCIDENTS DE POLLUTION MARINE» ;
  - Intégration insuffisante des interventions de Transports Canada, Environnement Canada et de la Garde côtière en matière de lutte contre les accidents liés au transport des produits pétroliers et chimiques.
- les AVSL posent donc trois questions préalables à tout développement :
- Les autorités réglementaires canadiennes comptent-elles mener toutes les **analyses de risques** indispensables, préalablement à l'octroi des autorisations nécessaires au transport accru des produits pétroliers albertains vers l'est du pays, et particulièrement à leur transport fluvial entre Montréal et Saint-Romuald ?
  - Ces autorités s'assureront-elles de la mise en place des **politiques, réglementations, plans d'urgence, procédures, équipements techniques** pouvant garantir la protection des personnes, de leurs biens et de l'environnement naturel en cas d'accident lié au transport fluvial et maritime des produits concernés ?
  - Ces autorités, aux fins précitées et préalablement à toute autorisation de transport, ont-elles mis en œuvre les **programmes de formation de personnels** permettant de garantir la sécurité d'un tel transport ?

#### 4. LES POINTS DE VUE ET RECOMMANDATIONS DES AVSL

Quoique conscients de la multiplicité et de complexité des facteurs entrant dans les décisions qui devront être prises au sujet du transport du pétrole albertain vers l'est canadien, et plus spécialement du transport fluvial sur le Saint-Laurent, les AVSL centreront leurs recommandations sur quatre thèmes principaux : l'analyse des risques, la protection du milieu naturel, le pilotage et la formation du personnel appelé éventuellement à intervenir lors d'un déversement de produit pétrolier.

##### i. L'analyse et la gestion des risques

Nous avons rappelé précédemment que le *Rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable* du Bureau du Vérificateur général du Canada a souligné en 2010 que les services fédéraux concernés ne mettaient pas à jour de façon satisfaisante les analyses de risques ni, en conséquence, leurs plans d'intervention (plans d'urgence), tant aux niveaux national que régionaux. Environnement Canada, la Garde côtière canadienne et Transports Canada ont accepté les recommandations de ce Rapport et

promis qu'ils renforceraient leur collaboration et apporteraient leurs compétences respectives à l'élaboration d'analyses et de plans régulièrement mis à jour. Il semble que cela n'ait pas été fait pour ce qui touche au transport pétrolier sur le Saint-Laurent, dans la perspective de l'accroissement du trafic relié à l'arrivée du pétrole albertain.

Or, les *AVSL* rappellent que des évènements tels que des déversements de produits pétroliers, par exemple, peuvent avoir des effets dévastateurs sur:

- la pollution des prises d'eau potable ;
- la pollution des eaux entraînant la destruction provisoire ou définitive de la flore et des habitats fauniques;
- la perturbation ou la destruction de milieux caractérisés à valeur patrimoniale ;
- la perturbation ou la destruction de zones riveraines habitées ;
- des dommages aux équipements riverains (ports, quais, structures fixes...) et des perturbations aux usages qui en sont faits....

Conséquemment, et reprenant à cet égard les recommandations du *Rapport du Commissaire à l'environnement*, les *AVSL* recommandent :

### **RECOMMANDATION 1**

**QUE soit entreprise immédiatement par les services fédéraux concernés la mise à jour de l'analyse des risques résultant de l'accroissement prévu du transport des produits pétroliers et de leurs dérivés sur l'ensemble du cours du Saint-Laurent, en relation avec les organismes provinciaux et locaux de sécurité civile.**

Les *AVSL* considèrent par ailleurs que, quelle que soit la qualité des plans d'urgence élaborés par les pouvoirs publics et les entreprises de transport d'hydrocarbures, il demeure des risques de déversement dont les riverains du Saint-Laurent (particuliers et municipalités) ne peuvent assumer les coûts. Le Gouvernement fédéral est du même avis, puisqu'il s'apprête à déposer, durant l'automne 2013, un projet de loi qui accroîtra de 30 millions à 1 milliard de dollars la responsabilité des pétrolières en cas de déversement dans l'Océan Atlantique et l'Océan Arctique. La vulnérabilité du Saint-Laurent étant plus grande encore que celle de ces deux océans, eu égard à l'étroitesse et aux obstacles à la navigation que comporte cette voie fluviale, les *AVSL* jugent que le champ d'application du projet de loi devra être étendu au Saint-Laurent.

Conséquemment, les *AVSL* recommandent :

## **RECOMMANDATION 2**

**QUE soit étendue au Saint-Laurent l'application de la loi prévue par le Gouvernement fédéral relativement à l'accroissement de la responsabilité des compagnies pétrolières et des compagnies de transport d'hydrocarbures en cas de déversement dans le Saint-Laurent.**

Enfin, les risques que fait courir au Saint-Laurent l'accroissement du transport d'hydrocarbures, et particulièrement d'hydrocarbures lourds, imposent l'utilisation généralisée, en toutes saisons, de navires-citernes à double coque.

En conséquence, les *AVSL* recommandent

## **RECOMMANDATION 3**

**QUE soit généralisée, en toutes saisons et pour tous les tonnages, l'utilisation de navires à double-coque, pour le transport sur le Saint-Laurent de tous les types d'hydrocarbures.**

ii. La capacité d'intervention sur le Saint-Laurent

Les risques qui pèsent sur le transport accru d'hydrocarbures sur le Saint-Laurent appellent une capacité d'intervention accrue en cas d'accident. Les *AVSL*, sans vouloir aborder ici l'ensemble de cette question, se doivent de souligner une fois encore le caractère inapproprié, voire absurde, d'un redéploiement des effectifs de la garde côtière et de l'abandon prévu du pôle de Québec, à l'heure où s'exprime fortement la volonté des responsables économiques et politiques d'y acheminer le pétrole albertain. Non seulement faut-il maintenir à Québec les capacités d'intervention requises par l'accroissement des risques de déversements pétroliers, mais encore faudrait-il augmenter les capacités de la Garde côtière sur le corridor de transport laurentien.

En conséquence, les *AVSL* recommandent :

## **RECOMMANDATION 4**

**QUE soient renforcées à Québec, et non redéployées vers l'Atlantique, les capacités humaines et matérielles d'intervention de la Garde côtière du Canada, sur l'espace fluvial laurentien compris entre Montréal et le Golfe du Saint-Laurent.**

**QUE soit analysée par les services fédéraux concernés la possibilité que les navires associés au transport des produits pétroliers et de leurs dérivés sur les endroits à risques du Saint-Laurent, soient escortés par des remorqueurs permettant d'intervenir rapidement en cas d'urgence. Une telle mesure est actuellement applicable sur les réseaux routiers lorsque des transports hors normes sont en activité.**

iii. La mise à jour des plans d'urgence (ou d'intervention)

Les considérations émises par les *AVSL* au sujet de l'analyse des risques, de même que les lacunes identifiées par le *Rapport du Commissaire à l'environnement*, valent aussi pour les plans d'urgences, qui sont d'ailleurs le complément obligatoire des risques mis en évidence.

Pour cela, les *AVSL* recommandent :

**RECOMMANDATION 5**

**QUE, sur la base des analyses de risques mises à jour, les services fédéraux concernés procèdent à la révision périodique des plans d'urgence (ou d'intervention) visant à lutter contre les accidents reliés au transport des produits pétroliers sur le Saint-Laurent et à prévenir les dommages causés par de possibles déversements.**

**QUE ces plans fassent l'objet de simulations et d'exercices réguliers (au moins annuels), mettant à contribution l'ensemble des organismes et personnels concernés.**

iv. Le pilotage

La prévention des risques de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent est faite du recours à de nombreux moyens : architecture des navires, équipements dont ils sont dotés, aides à la navigation, formation du personnel navigant, règles de navigation, diffusion des informations relatives à la voie d'eau et aux conditions météorologiques, recherches scientifiques sur le fleuve comme milieu de navigation...

Le pilotage est un de ces moyens. Les *AVSL* ont déjà eu l'occasion de s'exprimer sur cette question (voir *L'analyse des risques en matière de pilotage sur le Saint-Laurent* – Consultation de l'administration de pilotage des Laurentides, mai 2002). Sur ce fleuve, aux conditions de navigation difficiles et changeantes, le pilotage est en effet un facteur de sécurité déterminant, du fait qu'il intègre en la personne du pilote l'ensemble des moyens énumérés ci-haut. L'histoire démontre qu'il conditionne la protection du fleuve et de ses rives, donc la protection de l'environnement humain et de l'environnement

naturel, dont l'équilibre est essentiel à un authentique développement durable, qui est au cœur des préoccupations des AVSL.

Pour certains armateurs, l'alternative au pilotage, sur le Saint-Laurent, serait que certains navires soient pilotés par un membre de leur propre équipage, par exemple un officier d'expérience ayant suivi une formation spécifique à la navigation sur le fleuve. Cela pourrait être limité, disent-ils, aux navires transportant des cargaisons non dangereuses, sur lesquels les officiers concernés naviguent depuis longtemps.

Selon les AVSL, cette alternative, devrait être écartée, dans la mesure où tout accident est susceptible de provoquer un déversement de carburant, polluant par définition. Et s'il fallait faire ici un compromis, il faudrait qu'il ne concerne que les navires de faible tonnage, en parfaite condition technique, aux cargaisons non polluantes. Il est évident que les navires-citernes transportant des produits pétroliers, et particulièrement des produits bruts, ne peuvent respecter de telles conditions.

En conséquence, les AVSL recommandent :

#### **RECOMMANDATION 6**

**QUE le transport des tous les produits pétroliers et de leurs dérivés, sur le Saint-Laurent, soit astreint à l'obligation pour tous les navires-citernes de recourir aux services de pilotes agréés, qui sont professionnellement garants des règles, directives et protocoles de navigation propres à ce fleuve.**

v. La formation des personnels

Mutatis mutandis, les considérations énoncées au sujet des analyses de risques, des plans d'urgence et du pilotage s'appliquent en matière de formation des personnels assignés à l'une ou l'autre des tâches de protection de l'environnement naturel, des biens et des personnes, et à l'utilisation du Saint-Laurent à quelque que ce soit : industrielle, commerciale, agricole, culturelle, récréative et touristique...

Dans tous les domaines, aujourd'hui, et particulièrement dans les secteurs ayant une forte composante technologique, la formation initiale et la formation continue des personnels est une obligation à la fois technique, économique et éthique. Le secteur du transport maritime et fluvial ne fait pas exception à la règle. D'ailleurs, dans son rapport de 2010, sur *les déversements de pétrole provenant des navires*, le *Commissaire à l'environnement* souligne à plusieurs reprises l'insuffisance de la formation des personnels appelés à combattre des accidents.

En conséquence, les *AVSL* recommandent :

**RECOMMANDATION 7**

- QUE** toute autorisation portant sur le transport par eau du pétrole albertain vers les raffineries et les consommateurs de l'est du Canada soit précédée d'une opération de formation du personnel des divers services du gouvernement fédéral responsables de la sécurité environnementale, susceptibles d'intervenir en cas d'accident.
- QUE** cette formation soit mise à jour régulièrement (annuellement) et les compétences acquises testées à l'occasion de simulations et autres exercices sur le terrain.
- QUE** ces simulations et exercices s'effectuent périodiquement, en coordination avec le personnel responsable de la mise en œuvre des plans de sécurité civile des provinces et municipalités riverains du Saint-Laurent.

Québec le Jeudi 20 juin 2013

*Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL)*  
CP 75110 succ. Cap-Rouge, Québec Qc G1Y 3C6  
Tél : 581-701-0270

**Note : Ce mémoire a été rédigé par un comité de rédaction des *Amis de la vallée du Saint-Laurent* sous la direction de Monsieur Pierre Cazalis, vice-président des *AVSL*.**

\* \* \*