



PROCESSUS D'EXAMEN TERMPOL

ÉDITION 2019

TP 743 F

Juillet 2019



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada 

<p>Autorité responsable</p> <p>Le directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, est responsable du présent document, y compris de tout changement ou de toute correction ou mise à jour.</p>	<p>Approbation</p> <p style="text-align: center;">« L'original signé par » Naim Nazha</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux Sécurité et sûreté maritime</p> <p>Date de signature : le 22 juillet 2019</p>
---	---

Date de publication originale : Février 1977 **Date de révision** : Juillet 2019

Couverture : Photographie utilisée avec la permission de Chevron Canada Limited

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2019.

This publication is also available in English under the following title TERMPOL Review Process., 2019 Edition.

TP N° 743 F / TC-1006357 – Version 5ième Processus d'examen TERMPOL

PDF

N° de cat. T29-120/2019F-

ISBN 978-0-660-31427-3

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant :

www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html

Ou communiquer avec : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca



Avant-Propos

Historique de l'examen TERMPOL

Années 1970

Presque tous les grands terminaux d'hydrocarbures marins du Canada ont été construits et ont été exploités avant les années 1970. En février 1970, le navire-citerne *Arrow* s'est échoué dans la baie de Chedabucto alors qu'il se dirigeait vers Point Tupper (Nouvelle-Écosse), déversant environ 10 330 tonnes d'hydrocarbures de soute C. C'était le plus important déversement d'hydrocarbures au large de la côte Est du Canada.

Un comité interministériel chargé d'examiner les questions de pollution marine a déterminé qu'il fallait trouver un moyen d'évaluer les risques pour la navigation que présentent l'emplacement et l'exploitation des terminaux maritimes pour les gros pétroliers, moyen qui s'ajouterait aux exigences législatives et réglementaires applicables à la sécurité de la navigation et des bâtiments. Cela a mené à la publication, en 1977, de la première édition du *code des normes recommandées pour la prévention de la pollution aux terminaux maritimes* (code TERMPOL).

Années 1980

En 1983, après qu'un certain nombre d'évaluations TERMPOL aient été effectuées avec succès, une deuxième édition améliorée du Code TERMPOL a été publiée afin de mieux comprendre et évaluer les demandes de projets de terminaux maritimes destinés à la manutention de cargaisons en vrac de :

- gaz naturel liquéfié (GNL)
- gaz de pétrole liquéfié (GPL)
- produits chimiques

Le processus d'examen servait à déterminer les risques inhérents à la pollution et à la navigation, ainsi que l'impact sur l'environnement, dès les premières étapes du projet.

À la suite du déversement d'hydrocarbures catastrophique du *Exxon Valdez* survenu en 1989, le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin a produit des recommandations qui ont permis au Canada d'améliorer la législation et les mesures de prévention, de préparation et d'intervention liées à la pollution du milieu marin.

Années 1990

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* est entrée en vigueur en 1995, rendant désuète la composante environnementale du Code TERMPOL. La Garde côtière canadienne, qui effectuait des évaluations de l'impact de la navigation en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN), a été intégrée au ministère des Pêches et des Océans.

Années 2000

En 2001, après avoir envisagé diverses options, Transports Canada a publié une troisième édition qui traitait principalement de la navigation sécuritaire des bâtiments transportant des matières polluantes ou des substances nocives et potentiellement dangereuses en vrac, à destination et en provenance des terminaux maritimes.

En 2012, le Canada a mis à jour la LCEE et a remplacé la LPEN par la *Loi sur la protection de la navigation* (LPN). À la suite des changements apportés au programme et à la réglementation, et compte



tenu de l'intérêt croissant du public relativement au processus TERMPOL, Transports Canada a révisé le manuel en 2014 :

- en mettant l'accent sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution marine
- afin d'encourager les promoteurs (personnes, compagnies ou groupes réclamant une évaluation TERMPOL) à mobiliser les utilisateurs locaux des voies navigables, en particulier les groupes autochtones

2016 : Plan de protection des océans

En raison de l'engagement du gouvernement du Canada à mettre en place un système de sécurité maritime de classe mondiale en vertu du Plan de protection des océans (PPO), Transports Canada et ses partenaires travaillent à renforcer et à potentiellement améliorer et élargir le processus d'examen TERMPOL pour en faire un processus davantage efficace.

L'initiative du régime amélioré d'évaluation de la sécurité de la navigation du PPO vise à assurer que toutes les options relatives à un processus TERMPOL modernisé sont examinées, incluant la possibilité de rendre le programme obligatoire dans le cadre du processus législatif ou réglementaire général du gouvernement du Canada pour les projets proposés. En date de cette présente édition TERMPOL, l'initiative est en cours de développement.

[Renseignez-vous davantage sur le Plan de protection des océans.](#)

Ententes TERMPOL

La nouvelle popularité de TERMPOL a également poussé Transports Canada à envisager un mécanisme de recouvrement comme moyen de continuer de soutenir les besoins croissants de l'industrie et des intervenants intéressés. Le 20 juin 2017, le gouverneur général en conseil, conformément à l'article 48 de la *Loi sur les transports au Canada*, a autorisé le ministre des Transports à conclure des « ententes » avec des promoteurs qui demandent un examen TERMPOL afin de payer les coûts engagés pour fournir le service.¹

Les Ententes sont fonctions du niveau de ressources nécessaires à la complétude de l'examen et de la complexité du projet. Transport Canada travaille étroitement avec les promoteurs pour établir les coûts et les délais de chaque examen avant de conclure une Entente sur les projets proposés.

Édition de 2019

Transports Canada a élaboré la présente édition en collaboration avec la Garde côtière canadienne; Environnement et Changement climatique Canada; Pêches et Océans Canada; Ressources naturelles Canada; les administrations portuaires; et les administrations de pilotage.

¹Le gouverneur général en conseil a autorisé le ministre à conclure ces ententes en vertu de l'article 48 de la *Loi sur les transports au Canada*. Pour de plus amples renseignements, consultez la [section 1.6: Recouvrement des coûts](#).



Contents

Avant-Propos	3
Historique de l'examen TERMPOL	3
Ententes TERMPOL	4
Édition de 2019.....	4
Partie 1: Le processus d'examen TERMPOL	7
1.1 Introduction	7
1.2 Objectif du processus d'examen TERMPOL	7
1.3 Exclusions et chevauchements de TERMPOL	9
1.3.1 Terminal maritime	9
1.3.2 Évaluations des impacts environnementaux	9
1.3.3 Programme de protection de la navigation de Transports Canada	9
1.3.4 Sûreté maritime.....	10
1.4 État du processus d'examen TERMPOL	10
1.5 Participation du promoteur	11
1.6 Recouvrement des coûts	11
1.7 Aperçu du processus d'examen TERMPOL	12
Partie 2 : Comité d'examen TERMPOL	15
2.1 Introduction	15
2.2 Président – Comité d'examen TERMPOL	16
2.3 Responsabilités du comité	16
2.4 Considérations sur la portée	16
2.5 Rapport d'examen TERMPOL	17
Partie 3 : Études TERMPOL	18
3.1 Introduction	18
3.1.1 Statistiques et données permettant d'éclairer le processus d'examen	18
3.1.2 Participation du public.....	19
3.2 Renseignements sur les bâtiments.....	20
3.3 Renseignements sur l'itinéraire.....	21
3.3.1 Étude sur l'analyse de la route, les caractéristiques des approches et la navigabilité	21
3.3.2 Étude spéciale sur le dégagement sous la quille.....	22
3.3.3 Chenaux, manœuvres et mouillage	23
3.3.4 Étude sur la durée des passages et les retards	23
3.3.5 Étude sur le trafic maritime	24
3.4 Exploitation du terminal.....	26
3.4.1 Plans du site et données techniques	26
3.4.2 Procédures et systèmes de transfert de cargaisons	28
3.4.3 Procédures et dispositions relatives à l'amarrage	30
3.4.4 Dispositions et procédures relatives à l'amarrage sur un seul point	31



3.4.5	Livret d'information portuaire	31
3.4.6	Manuel d'exploitation du terminal ou de l'emplacement de transbordement	33
3.5	Analyse des risques	34
3.5.1	Étude sur les données relatives aux accidents.....	34
3.5.2	Analyse générale des risques.....	35
3.5.3	Méthodes visant à réduire les risques	37
3.5.4	Atténuation	39
3.6	Planification d'urgence.....	39
3.7	Préparation et intervention en cas de déversement d'hydrocarbures	41
3.8	Substances nocives et potentiellement dangereuses	44
Annexe 1 : Liste des sources d'information		45
Annexe 2 : Approche recommandée pour mobiliser les Autochtones.....		46
	Pourquoi les mobiliser?	46
	Comment les mobiliser?	46
Annexe 3 : Définitions		47
Annexe 4 : Acronymes et abréviations		48



Partie 1: Le processus d'examen TERMPOL

1.1 Introduction

La construction, la modification ou la remise en service d'un emplacement de transbordement ou d'un terminal maritime entraîne des changements dans les activités maritimes régionales. Le fait que des navires transportent des cargaisons comme des hydrocarbures, des produits chimiques et des gaz liquéfiés peut également représenter une menace pour l'environnement ou la sécurité des collectivités se trouvant à proximité des routes. Ce sont ces changements et les menaces potentiels à la sécurité qui sont examinés et dans le cadre du processus d'examen TERMPOL.

Le processus d'examen TERMPOL est un examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement proposés. Chaque examen se concentre sur ce qui suit :

- la route empruntée par un navire de référence dans les eaux de compétence canadienne pour se rendre à son poste d'amarrage à un terminal maritime ou à un site de transbordement proposé;
- le processus de manutention de cargaison entre navires ou entre un navire et le rivage ou vice-versa, y compris des installations d'amarrage sur un seul point.

TERMPOL s'applique :

- aux terminaux maritimes et aux sites de transbordement proposés pour la manutention en vrac des produits suivants :
 - Hydrocarbures
 - Produits chimiques
 - Gaz liquéfiés
 - Toute autre cargaison qui, selon Transports Canada, pourrait présenter un problème pour la sécurité du transport maritime ou un risque pour la sécurité publique ou le milieu marin
- aux terminaux maritimes ou aux sites de transbordement désignés existants pour ces substances lorsque des modifications proposées entraîneraient un changement important dans leurs activités.

Qui effectue les examens?

Le Comité d'examen TERMPOL est constitué de représentants de divers ministères et organismes assumant des responsabilités en matière de réglementation, de programmes et de services maritimes.

1.2 Objectif du processus d'examen TERMPOL

L'examen TERMPOL est un processus volontaire à recouvrement des coûts qui permet aux promoteurs de faire évaluer les composantes de transport maritime de leur projet par un Comité d'examen TERMPOL.

Le processus d'examen TERMPOL évalue objectivement :

- la sécurité des activités des navires
- la sécurité de la route et
- les activités de transbordement de cargaison associées au système de terminal maritime ou au site de transbordement proposé.



L'examen TERMPOL a pour objet d'améliorer, dans la mesure du possible, les éléments d'une proposition qui pourraient, dans certaines circonstances, compromettre l'intégrité de la coque et du système de stockage de la cargaison du navire :

- pendant que celui-ci navigue dans les eaux de juridiction canadienne et
- pendant les activités de transfert de cargaisons au terminal proposé ainsi qu'à tout site de transbordement désigné.

À ce titre, TERMPOL vise à :

- évaluer les risques qui pourraient se poser
- cerner tout problème potentiel
- déterminer toute possibilité d'amélioration qui permettrait de renforcer la sécurité maritime.

Que comprend un examen?

Le promoteur tient compte d'une série de sujets, notamment :

- la sécurité de la navigation sur les routes maritimes
- les services offerts pour faciliter la sécurité de la navigation comme :
- les aides fixes et flottantes
- les services de trafic maritime
- les systèmes électroniques de détermination de la position
- les besoins en matière de pilotage, d'escorte de remorqueurs et de radiocommunications le long des routes maritimes
- la capacité du navire de référence de naviguer sur les routes proposées et de s'amarrer au poste d'amarrage du navire de référence
- les systèmes de stockage et de manutention de la cargaison du navire de référence en fonction de la sécurité opérationnelle
- le caractère adéquat du poste d'amarrage du navire de référence et des services connexes du terminal
- les effets possibles de l'intensification des activités maritimes sur les réseaux maritimes régionaux existants, y compris la pêche, la navigation de plaisance et la présence de bâtiments qui ne sont pas tenus de transporter un système d'identification automatique (AIS)
- les préoccupations relatives aux cargaisons polluantes transportées par des bâtiments supplémentaires
- les risques pour les collectivités situées le long de la route ou des routes
- la planification des mesures d'urgences maritimes, les mesures de prévention de la pollution et l'intervention d'urgence

La [partie 3](#) du présent manuel TERMPOL fournit aux promoteurs des conseils sur l'information à prendre en compte pour la planification du projet proposé.

Les études indiqués dans la publication fournissent aux promoteurs des moyens pour évaluer et démontrer la façon dont les diverses composantes de transport maritime du projet peuvent être réalisées en toute sécurité en tenant compte du régime législatif et réglementaire canadien actuel, des meilleures pratiques de l'industrie et des programmes et services maritimes.

Le promoteur doit démontrer, au moyen de ses enquêtes et études, ce qui suit :

- les dangers d'accident majeur relatifs à l'exploitation prévue ont été déterminés
- les risques relatifs à ces dangers ont été évalués
- des mesures ont été déterminées et évaluées afin de réduire ces risques à un niveau acceptable en faisant appel à la meilleure technologie disponible.



Une fois que le Comité aura terminé son examen, il fournira un rapport d'examen des éléments de la demande du promoteur concernant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution marine, ainsi qu'une rétroaction technique et les perspectives des représentants du Comité, qui sont des experts en la matière des ministères et des organismes clés visés.

1.3 Exclusions et chevauchements de TERMPOL

1.3.1 Terminal maritime

Le processus d'examen TERMPOL :

- **ne prescrit pas** de normes détaillées quant à l'emplacement, à la conception, à la construction et à l'exploitation du terminal maritime.
- **ne vise pas** à évaluer les installations terrestres du terminal ni les installations de manutention ou d'entreposage situées dans l'arrière-pays.

Il **s'attache** néanmoins aux aspects des activités du terminal et des activités connexes de planification d'urgence s'appliquant aux navires de référence utilisant le terminal.

1.3.2 Évaluations des impacts environnementaux

L'examen TERMPOL est un processus indépendant, distinct de toute évaluation des impacts environnementaux. Il n'examine pas les incidences environnementales éventuelles pouvant résulter du projet, y compris celles causées par les accidents et les défauts et les incidences environnementales cumulatives.

Parfois, un processus réglementaire mis en place par une autorité fédérale ou provinciale peut également s'appliquer au projet.

Dans ce cas, le Comité d'examen TERMPOL s'attend à ce que le promoteur effectue ce qui suit :

- Analyser la façon dont l'examen TERMPOL peut aider à fournir des données dans le cadre de ce processus d'évaluation (et harmoniser les échéances, si possible)
- Soumettre ses demandes à l'autorité responsable et au public, conformément aux exigences relatives aux échéances et à la présentation des documents de ce processus réglementaire.²

1.3.3 Programme de protection de la navigation de Transports Canada

Les exigences de la *Loi sur la protection de la navigation (Loi sur les eaux navigables canadiennes)* sont appliquées par le Programme de protection de la navigation dans le cadre d'un processus distinct.

Les promoteurs doivent demander une approbation s'ils souhaitent construire, mettre en place, modifier, réparer, reconstruire, enlever ou mettre hors service un ouvrage majeur dans, sur ou sous une voie navigable ou de part et d'autre de celle-ci. Le projet ne doit pas compromettre la sécurité de la navigation dans cette eau navigable.

En contraste, le processus d'examen TERMPOL porte sur les aspects du transport maritime d'un projet proposé.

² À toutes les étapes de l'examen, le CET tentera de garder à l'esprit les exigences des échéances de réglementation des autres processus de délivrance de permis réglementaires. Toutefois, soulignons que le RET ne dépend que du moment et de la qualité de la soumission du promoteur.



1.3.4 Sûreté maritime

Les exigences en matière de sûreté des bâtiments et des terminaux sont administrées par des cadres de réglementation nationaux et internationaux qui dépassent la portée du processus d'examen TERMPOL. Le processus d'examen TERMPOL **ne tient pas** compte des actes intentionnels qui pourraient donner lieu à une libération de marchandises.

Cependant, le gouvernement fédéral applique une approche efficace des menaces contre les bâtiments et leurs installations qui est fondée sur les risques. Tous les bâtiments et les terminaux doivent se conformer aux lois nationales et aux cadres internationaux relatifs à la sûreté des bâtiments et des terminaux.

Ceci inclue :

- la *Loi sur la sûreté du transport maritime*
- le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et
- le *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires*.

1.4 État du processus d'examen TERMPOL

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) coordonne le processus d'examen TERMPOL et en publie les résultats. Chaque ministère participant au processus d'examen est responsable de sa contribution et de ses recommandations dans son domaine de compétence et de responsabilité.

Le processus d'examen TERMPOL n'est pas un outil de réglementation; par conséquent, ses dispositions ne sont pas obligatoires. Aucune approbation n'est donnée ni aucun permis n'est délivré au terme d'un processus d'examen TERMPOL.

Il ne faut pas considérer un rapport d'examen TERMPOL comme un énoncé de politiques du gouvernement ni déduire que le gouvernement appuie le projet en totalité ou en partie. Par conséquent, aucun ministère, organisme, groupe ou particulier n'est tenu de se conformer aux conclusions et aux recommandations présentées dans un rapport d'examen TERMPOL. Le promoteur ou les cadres supérieurs des ministères peuvent toutefois prendre des mesures concernant toute recommandation, selon le cas.

Les autorités gouvernementales et d'autres organismes gouvernementaux peuvent utiliser les résultats des travaux et le rapport du Comité d'examen TERMPOL afin de déterminer :

- les problèmes potentiels et les possibilités d'amélioration en vue de renforcer la sécurité maritime
- l'incidence sur les services et les programmes maritimes, le cas échéant.

Par exemple, les possibilités d'amélioration pourraient entraîner l'élaboration :

- de mesures recommandées, de lignes directrices ou de normes
- de pratiques exemplaires de l'industrie
- d'un examen des services et des programmes maritimes
- d'un examen réglementaire.



Les conclusions et les recommandations présentées dans un rapport TERMPOL ne dégagent ni le promoteur ni les navires associés au projet de l'obligation de se conformer entièrement aux exigences législatives et réglementaires en vigueur, modifiées de temps à autre, qui portent sur la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement.

Les promoteurs et les navires doivent toujours se conformer à toutes les lois applicables, y compris :

- la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
- la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*
- la *Loi sur les pêches*
- la *Loi sur les océans*
- la *Loi maritime du Canada*
- la *Loi sur la sûreté du transport maritime*
- la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- la *Loi sur le pilotage*
- la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*
- la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) (Loi sur l'évaluation d'impact)*.

1.5 Participation du promoteur

La réussite de TERMPOL dépend en grande partie de la demande du promoteur et de la qualité des données et de l'analyse soumises au Comité d'examen TERMPOL chargé de l'examen. Le promoteur a la responsabilité de s'assurer que les études répondent aux normes de l'industrie et aux normes internationales les plus élevées.

1.6 Recouvrement des coûts

Depuis 1977, le processus d'examen TERMPOL est reconnu comme étant un processus volontaire. Il ne s'agit pas :

- d'un programme financé
- d'une exigence de tout processus d'examen réglementaire fédéral ou provincial.

Dans le passé, les examens TERMPOL étaient peu fréquents et les coûts connexes pouvaient être gérés à même les budgets de Transports Canada et en fonction de la charge de travail.

Récemment, le nombre de terminaux maritimes proposés a augmenté de façon constante, tout comme la demande rattachée aux examens techniques TERMPOL. En outre, certaines évaluations environnementales ont indiqué qu'un promoteur doit entreprendre un examen TERMPOL et que les recommandations découlant de cet examen doivent être acceptées dans le cadre du processus de prise de décisions.

Le 20 juin 2017, afin de permettre à Transports Canada de continuer d'offrir le service aux promoteurs, le gouverneur général en conseil a donné au ministre des Transports l'autorisation de conclure des ententes avec les promoteurs demandant un examen TERMPOL. Les ententes d'examen TERMPOL comprennent des droits établis en fonction du degré de complexité du projet faisant l'objet d'un examen.

Bien que le recouvrement des coûts ait été mis en place à court terme, on examine également une solution à plus long terme pour le processus d'examen TERMPOL dans le cadre de l'initiative du Plan de



protection des océans. Cela peut comprendre des façons de rendre le processus d'examen TERMPOL obligatoire en vertu des exigences d'examen réglementaire actuelles du gouvernement fédéral.

1.7 Aperçu du processus d'examen TERMPOL

Avant qu'un promoteur demande un examen TERMPOL, il discute de l'examen et du processus de recouvrement des coûts avec un représentant régional de SSMTC.

Si le promoteur souhaite aller de l'avant, il demande officiellement un examen TERMPOL par écrit.

Par la suite, le directeur régional de Transports Canada évalue s'il convient de procéder à l'examen. Il tient compte des éléments suivants :

- Ressources
- Applicabilité
- Nécessité
- Échéancier
- Information déjà accessible sur le projet

Si l'examen est effectué, le promoteur et SSMTC concluront une entente officielle concernant les services liés à ce RET, ce qui comprend les modalités entourant l'examen et les questions monétaires.

Le directeur général nomme alors un président, qui convoque un comité d'examen TERMPOL.

Les représentants du comité d'examen et le promoteur se réunissent peu de temps après afin :

- de confirmer la portée géographique de l'examen
- de convenir des études que le promoteur mènera
- de convenir des conditions et du format de la présentation
- d'établir un calendrier de réunions d'étape et des voies de communications entre le comité et le promoteur.

Durant l'examen, le comité peut repérer des lacunes au chapitre de l'information produite ou demander au promoteur de fournir plus de données. Les demandes de cette nature doivent être faites aux représentants du promoteur en suivant les procédures administratives convenues lors de la réunion initiale.

Lorsque l'examen est terminé, Transports Canada présente un rapport d'examen TERMPOL, accessible au public dans les deux langues officielles.

Afin que les Canadiens puissent connaître tout le contexte, le Comité d'examen TERMPOL s'attend à ce que le promoteur mette sa présentation à la disposition du public en la diffusant dans son site Web ou en utilisant d'autres moyens.

Le tableau suivant montre les étapes générales qu'un examen TERMPOL suivra. [La partie 2](#) de ce manuel dévoile plus en détail le processus. [La partie 3](#) décrit les diverses études que le comité d'examen peut demander.



Figure 1 : Étapes du processus d'examen TERMPOL (CET)

ÉTAPE	ACTIVITÉ
1 SSMTTC rassemble un Comité d'examen TERMPOL (CET).	1.1 Le promoteur demande officiellement un examen TERMPOL
	1.2 Le DR de SSMTTC évalue la demande et examine la description du projet proposé.
	1.3 Le promoteur et SSMTTC concluront une entente de services officielle relative au RET, qui comprend les modalités de l'examen et les questions monétaires.
	1.4 Si un RET doit être entrepris, SSMTTC nommera un président, qui convoquera un CET et tiendra une réunion inaugurale.
2. Le CET rencontre le promoteur.	2.1 Le CET et le promoteur conviendront de la portée et de l'ampleur des études requises, ainsi que des conditions et du format de la présentation.
	2.2 Le CET informera le promoteur des sources d'information ministérielles disponibles.
	2.3 Le CET mettra en place des réseaux de communication administratifs et s'accordera sur le calendrier des réunions d'avancement.
3. Le promoteur prépare des études de TERMPOL.	3.1 Le promoteur prépare les études TERMPOL.
	3.2 Les membres du CET peuvent participer à l'élaboration de la présentation, en prenant part, notamment, à l'atelier de détermination des risques ou aux simulations connexes.
	3.3 Le président du CET reçoit la demande du promoteur et assure la distribution de celle-ci au CET.
4. Le CET commence à examiner le processus. Mise en œuvre du processus d'examen par le CET.	4.1 Le CET commence à examiner la présentation et établit les besoins en matière de renseignements additionnels ou d'amplification de l'information présentée. Détermination par le CET des données manquantes ou de précisions nécessaires sur l'information fournie.
	4.2 Le CET rencontre les représentants du promoteur (si nécessaire).
	4.3 Au besoin, le CET peut demander l'avis d'experts sur certains points soulevés dans la demande du promoteur.
	4.4 Après que l'examen soit terminé, le CET présentera des commentaires et une analyse technique, et résumera la documentation examinée.

<p>5. Le CET présente le rapport provisoire final. Remise par le CET de la version provisoire finale du rapport.</p>	<p>5.1 Le CET préparera un rapport provisoire, qui sera examiné et accepté par les ministères et les autorités participants représentés au CET. Remise par le CET de la version provisoire finale du rapport au DR, qui le transmet au directeur général de SSMTTC.</p>
	<p>5.2 Le CET présente le rapport provisoire final au DR, qui le transmet au directeur général, SSMTTC. Approbation du rapport du CET pour fin de publication par le directeur général de SSMTTC avec l'autorisation d'autres ministères.</p>
	<p>5.3 Le rapport est examiné par l'AC et les services juridiques, qui vérifient le langage clair, et est envoyé à la traduction.</p>
	<p>5.4 Le directeur général de SSMTTC approuve le rapport final, pour publication.</p>
<p>6. Le directeur régional de SSMTTC transmet le rapport au promoteur. Envoi du rapport au promoteur par le directeur général de SSMTTC.</p>	<p>6.1 Le directeur régional de SSMTTC transmet le rapport d'examen TERMPOL au promoteur et aux ministères et autorités participants.</p>
	<p>6.2 Le rapport d'examen TERMPOL est mis à la disposition du public.</p>

Partie 2 : Comité d'examen TERMPOL

2.1 Introduction

Qui participe aux activités du Comité d'examen TERMPOL?

Représentants des organismes suivants :

- Transports Canada, pour ces éléments :
 - sécurité maritime
 - protection de l'environnement
 - marchandises dangereuses
 - eaux navigables
 - havres et ports
- Garde côtière canadienne, pour ces éléments :
 - services des communications et du trafic maritimes
 - aides à la navigation
 - intervention en cas de pollution marine
 - voies navigables
 - déglacement
- Service hydrographique du Canada
- Environnement et Changement climatique Canada, pour ces éléments :
 - météorologie
 - urgences environnementales
- Administrations de pilotage
- Administrations portuaires, lorsque le projet proposé se trouve dans un port administré en vertu de la *Loi maritime du Canada*

Selon l'emplacement géographique du terminal maritime ou du site de transbordement proposé et la nature de la cargaison, des représentants d'autres ministères ou autorités assumant des responsabilités liées à la réglementation, aux programmes et ou aux services peuvent participer aux activités. Les autres représentants peuvent provenir des entités suivantes :

- Services publics et Approvisionnement Canada
- Ressources naturelles Canada
- Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada
- Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, lorsque le terminal proposé se trouve dans la région de la Voie maritime
- Ministère provincial de l'Environnement
- Tout autre ministère ou organisme, selon les circonstances

Au besoin, le comité peut inviter un expert en la matière pour qu'il le renseigne sur un sujet en particulier.



2.2 Président – Comité d'examen TERMPOL

Le président est responsable de :

- la nature de la proposition
- les dispositions du processus d'examen
- la composition du comité
- la réalisation du processus d'examen et du recouvrement des coûts

Le président compte généralement sur l'aide de participants fourni par SSMTCC. Les autres membres du CET sont choisis par les cadres supérieurs des ministères ou des organismes participants pertinents en fonction du projet proposé.

2.3 Responsabilités du comité

Le CET examine le projet proposé. Les principales responsabilités des membres du CET sont les suivantes :

- aider à déterminer la portée appropriée du TERMPOL et la liste des études requises pour appuyer le TERMPOL
- examiner la demande du promoteur
- déterminer s'il manque des renseignements ou si des points devraient être expliqués plus en détail et indiquer au président du CET tout renseignement supplémentaire qui devrait être demandé au promoteur
- informer le président du CET des diverses perspectives ministérielles et, le cas échéant, des politiques ministérielles relatives au TERMPOL
- aider le président du CET à élaborer les rapports provisoires et finaux ou le sommaire final, au besoin
- renseigner les ministères ou organismes qu'ils représentent sur le processus d'examen

2.4 Considérations sur la portée

La portée du TERMPOL peut varier selon la nature et l'emplacement du projet proposé, étant donné que chaque processus d'examen visera à prendre en considération les particularités du projet.

Parmi les considérations pouvant influencer sur la portée du TERMPOL, mentionnons :

- l'emplacement géographique
- les études pertinentes
- les divers éléments rattachés à ces dernières.

Mentionnons également les considérations suivantes :

- le projet vise-t-il un terminal qui manutentionne des hydrocarbures en vrac, des produits chimiques, des gaz naturels liquéfiés ou d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses?
- le projet vise-t-il un nouveau terminal?
- le projet sera-t-il réalisé dans un secteur qui ne se trouve pas sur une route de navigation déjà bien établie?
- les navires envisagés pour le projet sont-ils de plus grande taille que ceux qui font escale actuellement dans le secteur?



- le projet vise-t-il une nouvelle cargaison, qui n'est pas transportée actuellement à bord de navires en dehors du secteur visé?
- le projet sera-t-il situé à l'extérieur des limites d'une administration portuaire canadienne?
- s'agit-il du premier TERMPOL mené dans la région?
- les activités, les navires et la cargaison sont-ils différents de ceux qui étaient visés par le TERMPOL mené antérieurement dans la région?
- l'accroissement du trafic maritime proposé est-il considérable?

Le CET s'attendra à ce que le promoteur suggère une portée appropriée pour le projet, ainsi que des justifications, en tenant compte des considérations précitées. Le comité peut accepter ou suggérer des modifications.

Nota : Le promoteur ne devrait pas entreprendre les études avant d'avoir reçu une confirmation du CET relativement à la portée.

Les sujets comprendront probablement les suivants :

- l'aperçu global du terminal
- la conception et l'exploitation des navires
- les caractéristiques de navigation et les caractéristiques physiques des routes et des approches au terminal
- le transfert de cargaison
- l'analyse des risques des accidents le long de la route et au terminal et les mesures connexes permettant d'atténuer ces risques
- les mesures de prévention de la pollution
- les plans d'urgence

Si la navigation vers les Grands Lacs ou l'accès à certains ports côtiers canadiens nécessite le passage dans des eaux qui ne sont pas de compétence canadienne, le promoteur doit communiquer avec l'administration compétente pour connaître les exigences additionnelles pouvant avoir une incidence sur le passage de ses navires.

2.5 Rapport d'examen TERMPOL

Le Comité d'examen TERMPOL détermine la forme et le contenu du rapport d'examen TERMPOL final.

Que comprend le rapport d'examen?

- Un sommaire faisant état de la participation interministérielle, des analyses, des conclusions et des recommandations
- Des rapports sur des sujets précis jugés nécessaires à l'examen et rédigés dans le cadre du TERMPOL

Lorsque l'examen est terminé, le comité présente le rapport final au directeur régional, SSMTTC, qui le transmet au directeur général, SSMTTC, et aux représentants des administrations ou des ministères participants.

Avant que Transports Canada transmette le rapport au promoteur, les gestionnaires principaux de toutes les administrations et de tous les ministères représentés au comité examinent et approuvent ce rapport.



Partie 3 : Études TERMPOL

3.1 Introduction

Les renseignements suivants doivent servir aux promoteurs demandant un examen TERMPOL.

Les données et les études techniques se rapportant à l'examen TERMPOL sont décrites dans les sections suivantes :

- [renseignements sur les bâtiments](#)
- [renseignements sur l'itinéraire](#)
- [exploitation du terminal](#)
- [analyse des risques](#)
- [planification d'urgence](#)
- [préparation et intervention en cas de déversement d'hydrocarbures](#)
- [substances nocives et potentiellement dangereuses](#)

Avant d'examiner en détail la partie 3 du présent manuel, lisez les [parties 1 et 2](#). Elles donnent un aperçu du processus d'examen TERMPOL ainsi que ceux qui y participent.

3.1.1 Statistiques et données permettant d'éclairer le processus d'examen

Pour participer à l'examen TERMPOL associé à un terminal ou à un emplacement de transbordement nouveau, modifié ou remis en service, le promoteur doit compiler et analyser divers ensembles de données.

Ces données vous aideront, en définitive, à mettre en place :

- les critères les plus sécuritaires pour l'exploitation des bâtiments
- un programme de prévention de la pollution efficace

Les statistiques et les autres données servant aux études mises en évidence ici peuvent provenir d'un certain nombre de sources. Nous indiquons les sources de données potentielles dans chacune des sous-sections de la partie 3. Au début du processus, vous devez établir un contact informel avec les administrations fédérales, provinciales et territoriales compétentes pour avoir accès à des données, des politiques et des lignes directrices pertinentes.

Faites preuve de jugement pour choisir les sources de données requises et les appliquer. Gardez à l'esprit que le Comité d'examen TERMPOL peut vous demander des renseignements supplémentaires sur n'importe quel sujet. Dans certains cas, vous devrez peut-être compiler des données de base au lieu de vous en remettre à l'information.

Vos études **doivent permettre de vérifier** que votre projet proposé est conforme à tous les règlements applicables en matière de sécurité maritime. De plus, elles doivent indiquer les normes, procédures, codes, recommandations et pratiques exemplaires applicables reconnus par les administrations et les associations internationales, et en tenir compte.³

³ Voir à [l'annexe 1](#) la liste de certaines des principales organisations et associations.



Vous devrez présenter ces données dans un format que le Comité d'examen TERMPOL peut facilement utiliser.

Nota : Le Comité d'examen TERMPOL n'est pas nécessairement tenu de se limiter aux données présentées par le promoteur. Les bases de données ministérielles ou d'autres sources de renseignements peuvent permettre au comité de vérifier la demande du promoteur et de déterminer les problèmes potentiels.

3.1.2 Participation du public

Au début du processus, lorsque vous commencez à mener des études, vous êtes encouragé à faire participer les utilisateurs locaux des voies navigables comme :

- les groupes autochtones
- les associations de pêcheurs
- les plaisanciers
- les exploitants de navires à passagers à vocation commerciale
- les associations communautaires

Nous recommandons tout spécialement de mobiliser les Autochtones. Les études peuvent porter sur des sujets d'intérêt pour les groupes autochtones ayant des connaissances locales et traditionnelles.

Consultez [l'annexe 2](#) pour en apprendre davantage sur l'approche recommandée par Transports Canada relativement à la mobilisation des Autochtones dans le cadre d'un examen TERMPOL.



3.2 Renseignements sur les bâtiments

La présente étude vous aidera, à vous le promoteur, à évaluer l'à-propos du navire de référence.

Vous devez présenter les éléments suivants au Comité d'examen TERMPOL :

- Plans et documents techniques du ou des navires de référence : voir la liste détaillée ci-dessous
- Procédures d'examen minutieux des navires-citernes

Le Comité d'examen TERMPOL souhaitera avoir les renseignements suivants :

- longueur hors tout, longueur entre perpendiculaires, largeur et profondeur
- tirants d'eau lège et tirants d'air
- tirant d'eau d'été et tirant d'eau d'hiver et port en lourd et déplacement correspondant
- jauge brute et jauge nette
- classification du navire, y compris la cote glace, s'il y a lieu, et la société de classification
- capacité de confinement de la cargaison et systèmes de transfert de cargaison
- système de propulsion principal (type, puissance, configuration, etc.);
- appareil à gouverner
- systèmes principal et auxiliaire de refroidissement des moteurs
- systèmes de déglacage et de recirculation
- données sur la stabilité du navire, à l'état intact et après avarie
- données et renseignements sur les manœuvres conformément aux normes de l'OMI, tant dans les conditions de chargement que de ballast
- renseignements sur la préparation d'urgence et la prévention de la pollution, et plans et équipement d'intervention
- équipement de navigation de bord prévu
- matériel de communication radio et de communication interne
- armement en personnel et normes de certification prévus.

Nota : Cette liste n'est pas exhaustive. Si vous êtes d'avis que de plus amples renseignements seraient utiles, indiquez-le dans votre présentation.

Le navire **doit se conformer** à ce qui suit :

- Toutes les conventions et initiatives applicables de l'OMI relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution
- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (le cas échéant)
- Autres lois canadiennes pertinentes
- Toutes les exigences réglementaires applicables.



3.3 Renseignements sur l'itinéraire

3.3.1 Étude sur l'analyse de la route, les caractéristiques des approches et la navigabilité

La présente étude vise à faire en sorte que vous, le promoteur, évaluiez la sécurité des navires et des itinéraires.

Il s'agit d'un aspect très important de l'examen.

Vous devez envisager l'inspection en tenant compte des éléments suivants :

- Caractéristiques applicables au navire de référence
- Caractéristiques physiques de l'itinéraire d'approche du terminal ou de l'emplacement de transbordement
- Facteurs atmosphériques prévalant

Vous devez démontrer, au moyen de simulations ou d'autres moyens, que les routes peuvent assurer la navigation sécuritaire des navires de référence et de tout navire de soutien.

Vous devez :

- tenir compte des défaillances de l'équipement et des manœuvres d'urgence
- confirmer que le ou les navires de référence peuvent être exploités de façon sécuritaire dans le ou les chenaux, entre le terminal maritime ou l'emplacement de transbordement proposé et ses approches côtières, et vice versa.

Vous devez également indiquer les éléments suivants :

- les facteurs hydrographiques qui peuvent avoir des effets néfastes sur la sécurité du navire de référence (p. ex. les marées)
- le caractère adéquat des autres routes d'accès au terminal maritime ou au site de transbordement proposé
- tout facteur climatique ou géographique ayant des effets néfastes sur la sécurité de la navigation y compris l'état des glaces et les exigences de renforcement contre les glaces
- tout danger pour la navigation ou tout problème de manœuvrabilité du navire le long de la route
- tout obstacle le long de la route (p. ex. les ponts, les lignes de haute tension, les passages étroits, les bancs de sable, etc.)
- l'emplacement géographique de la station de pilotage
- la nécessité de faire appel à des services de pilotage et la disponibilité de tels services
- l'infrastructure régionale des radiocommunications
- les possibilités d'amélioration en ce qui a trait aux aides à la navigation ou aux services de trafic maritime existants
- la nécessité d'un navire d'escorte ou un remorqueur
- les emplacements géographiques des mouillages d'urgence et d'attente convenant au navire de référence et
- tout autre aspect présentant un intérêt pour vous ou le Comité d'examen TERMPOL.

Les sources de données peuvent comprendre les suivantes :

- les cartes marines canadiennes pertinentes



- les publications nautiques, notamment :
 - les éditions annuelles et mensuelles des [Avis aux navigateurs canadiens](#)
 - *les aides radio à la navigation maritime*
 - *les instructions nautiques*
 - *le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*
 - *les Tables des marées et des courants*
 - *l'Atlas des courants de marées*
 - *le système canadien d'aides à la navigation*
 - *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes*
 - *Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones (DCIG), TP15163*
 - *Navigation hivernale sur le Fleuve et le Golfe du Saint-Laurent: Guide pratique à l'intention des officiers de pont et des officiers mécaniciens de navires, TP14335*
 - *Lignes directrices – Navigation sous le Pont de la confédération, TP 13681*
 - *MANICE*, publié par Environnement Canada
- [Pêches et Océans Canada](#) pour les données océanographiques
- [Environnement et Changement climatique Canada](#), pour les données climatiques, y compris les renseignements sur les conditions des glaces et les icebergs
- [les administrations portuaires canadiennes](#)
- les administrations de pilotage
- les rapports de consultants.

Nota : Si l'itinéraire proposé comprend un transit dans les eaux qui ne sont pas de compétence canadienne, vous devez communiquer avec l'administration compétente pour connaître les exigences additionnelles pouvant s'appliquer au transit de vos bâtiments.

3.3.2 Étude spéciale sur le dégagement sous la quille

Dans le cadre de cette étude, vous devez :

- examiner tous les facteurs pouvant influencer sur le dégagement sous la quille
- démontrer et vous assurer que le dégagement sous la quille du navire de référence est adéquat en tout temps.

Le dégagement sous la quille minimal du navire de référence :

- doit représenter 15% de son tirant d'eau maximum autorisé en eaux abritées (en tenant compte de l'enfoncement dynamique et d'autres facteurs)
- répondre aux exigences établies ou publiées par l'autorité gouvernementale compétente pour une voie navigable précise.

Le Comité d'examen TERMPOL peut prendre en compte une proposition de dégagement minimal sous la quille inférieur à 15 % du tirant d'eau maximal du navire de référence pour l'approche, mais la proposition doit s'appuyer sur des détails d'exploitation et des calculs explicites relatifs à chacun des facteurs suivants :



- les mesures minimales du zéro des cartes complétées par la hauteur des marées pendant une période de temps donnée
- la précision des prévisions relatives à la hauteur des marées et aux heures des marées hautes et basses
- les détails concernant les fortes marées et le régime des vents
- les marges prévues en fonction du degré de précision des relevés hydrographiques (zéro des cartes) et des limites de dragage
- la fréquence et le degré d'ensablement du chenal entre les dragages d'entretien et l'identification de tous les secteurs de profondeur critique
- l'accroissement du tirant d'eau réel dû au roulis, au tangage et au pilonnement du navire causés par les vagues dans le chenal et au terminal ou au site de transbordement
- l'estimation du degré d'enfoncement dynamique du navire de référence dans chaque secteur de profondeur critique, calculée en fonction de la vitesse opérationnelle maximale autorisée du navire dans le secteur et des sections les plus étroites du chenal dans le secteur de profondeur critique
- les effets de l'arc et de contre-arc
- l'assiette nominale et les changements d'assiette subis par le navire de référence
- les changements au tirant d'eau et à l'assiette du navire attribuables à tout changement dans la densité de l'eau
- toute anomalie climatique et toute anomalie reliée à la profondeur
- la nature du fond marin
- la marge prévue pour assurer la manœuvrabilité du navire en eaux peu profondes
- identifier tout virage sur la route proposée qui pourrait amener le navire à talonner et entraînerait une augmentation du tirant d'eau
- un plan opérationnel pour assurer un passage en toute sécurité.

3.3.3 Chenaux, manœuvres et mouillage

Dans le cadre de la présente étude, il faut évaluer la pertinence des chenaux existants pour les navires de référence et déterminer les zones préoccupantes où il faut porter une attention particulière à la navigation.

Utilisez les versions les plus récentes des documents suivants :

- *Lignes directrices pour une conception sécuritaire de chenaux commerciaux* de la Garde côtière canadienne
- *Harbour Approach Channels Design Guidelines* de l'AIPCN
- Autres documents pertinents

Vous devez fonder votre étude sur des conditions d'exploitation optimales.

Les chenaux de navigation, les aires de mouillage et les autres renseignements pertinents prévus doivent être indiqués sur des cartes marines à grande échelle ou sur des plans techniques.

3.3.4 Étude sur la durée des passages et les retards

La composante de l'étude portant sur la durée des passages vous aide à évaluer et à déterminer le profil de vitesse le plus sûr dans la zone côtière ou la voie navigable intérieure pour les navires de référence à destination ou en provenance du terminal maritime ou du site de transbordement proposé.



La composante portant sur les retards vous aide à déterminer les causes probables, les lieux, la durée et la fréquence des retards dans les mouvements de navire traversant le chenal (ou les chenaux) reliant les approches côtières et le terminal maritime ou le site de transbordement proposé.

Ces renseignements peuvent être obtenus au moyen de ce qui suit :

- en étudiant les conclusions de [l'étude sur l'analyse de la route, les caractéristiques des approches et la navigabilité](#)
- en effectuant ou en simulant un essai ou des essais à l'aide d'un navire analogue au navire de référence
- en utilisant des questionnaires distribués à des capitaines de navires choisis
- en demandant des conseils à l'administration de pilotage applicable
- en consultant les données conservées par les Services de communications et de trafic maritimes de la GCC.

3.3.5 Étude sur le trafic maritime

La présente étude quantifie et décrit les mouvements de toutes les embarcations de plaisance, de tous les bâtiments commerciaux et de tous les autres bâtiments qui constituent le trafic maritime régional présent dans la zone de l'emplacement proposé.

L'étude peut vous aider à évaluer la route qui offre la plus grande sécurité pour la navigation. Cela peut réduire au minimum le risque d'incident potentiel et les impacts sur l'environnement.

Pour les besoins de l'étude, le promoteur doit déterminer ce qui suit :

- les renseignements concernant les types de navires exploités dans la région ainsi que leur taille et, plus particulièrement, les navires que le navire de référence croisera probablement en navigant à destination ou en provenance du terminal ou du site de transbordement proposé
- les statistiques relatives aux fluctuations de l'intensité du trafic, y compris celles prévues suivant l'exploitation des navires du promoteur
- les secteurs d'activités spéciales et les détails, notamment :
 - secteurs d'exercices maritimes et aériens
 - activités d'exploration et d'exploitation hauturières
 - activités des hydravions
- les points de convergence ou nœuds du réseau, qui indiquent les emplacements géographiques où des situations de rapprochements dangereux sont susceptibles de se produire, plus particulièrement lorsque des navires se croisent
- les principaux lieux de pêche et les périodes pendant lesquelles ils sont utilisés par les pêcheurs, le type de pêche pratiqué et les routes utilisées
- les principales routes de navigation, y compris les variations saisonnières attribuables au climat ou à d'autres causes
- les milieux biologiques et les environnements humains vulnérables en bordure ou à proximité des routes maritimes proposées
- les zones marines désignées relevant de diverses administrations
- zones sensibles où la protection des mammifères marins doit être prise en compte
- les localités côtières se trouvant à proximité de la route maritime prévue
- les autres routes que peut emprunter le navire de référence compte tenu des renseignements susmentionnés et les résultats des expériences menées avec des navires semblables naviguant dans les mêmes zones ou des zones similaires.



Parmi les sources possibles de données statistiques, mentionnons les suivantes :

- Registres des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne
- Administration portuaire compétente, le cas échéant
- Ministère des Pêches et des Océans
- Statistique Canada
- Horaires des traversiers
- Administration de pilotage
- Associations maritimes locales
- Registres municipaux
- Rapports des consultants

Un réseau de trafic maritime comprend une ou plusieurs voies navigables de capacité définie menant à divers terminaux maritimes situés dans les zones côtières ou des eaux intérieures.

Le trafic au sein du réseau peut être :

- prévisible (déplacements réguliers ou prévus des navires)
- imprévisible (déplacements imprévus ou aléatoires des navires)

Vous pouvez peut-être trouver des données statistiques sur le trafic régional pour le réseau maritime d'une zone côtière donnée au cours de périodes précises.

Parmi les autres activités maritimes qui s'ajoutent souvent aux modèles de trafic régionaux, mentionnons les suivantes :

- les activités de pêche saisonnière et de pêche à longueur d'année
- les exercices militaires
- les activités de navigation de plaisance et de voile
- les croisières saisonnières et les expéditions d'observation des baleines
- les activités d'exploration et d'exploitation hauturières
- les routes et les horaires des traversiers
- les mouvements d'hydravions
- les activités hivernales.

Les chiffres et d'autres données sur les éléments indiqués ci-dessous peuvent être obtenus de diverses sources, y compris plusieurs ministères fédéraux.

En outre, l'aspect de navigation de votre projet fera augmenter le nombre de passages de navires observés ou estimés dans certains des chenaux maritimes et sur certains itinéraires côtiers au sein du réseau régional.

Pour évaluer cela, tenez compte de ce qui suit :

- Capacité prévue de chargement et de réception au terminal maritime proposé
- Mélange de navires de référence en fonction du nombre minimal de voyages par année nécessaires pour obtenir le volume annuel prévu

Étant donné que le terminal maritime proposé peut être utilisé pour l'importation ou l'exportation, le nombre supplémentaire de passages de navires (de voyages) évalué doit comprendre une estimation du



nombre de navires supplémentaires nécessaires pour transborder une cargaison vers et depuis le terminal proposé.

L'étude doit également comporter une partie sur le trafic maritime local dans la région géographique immédiate du terminal maritime ou de l'emplacement de transbordement proposé.

Dans cette partie, déterminez ce qui suit :

- les types de navires dans le secteur du terminal et leurs dimensions
- les types et la quantité de cargaisons potentiellement dangereuses
- les activités de pêche locales
- les activités de navigation de plaisance et les autres activités maritimes locales, y compris l'observation des baleines
- les zones résidentielles et commerciales se trouvant à proximité
- les services de trafic maritime dans le secteur du terminal et des approches.

Nota : Tous les éléments que vous indiquez dans ces études s'appliquent à n'importe quel emplacement de transbordement proposé, car un tel emplacement peut limiter la capacité de la voie navigable d'accepter le trafic de bâtiments.

3.4 Exploitation du terminal

3.4.1 Plans du site et données techniques

Pour la présente étude, vous devez démontrer la pertinence du site en fonction des navires de référence, des activités projetées et des installations existantes.

Présentez les éléments suivants :

- **Plan général du site** indiquant l'emplacement des structures proposées par rapport aux structures existantes et à la configuration du littoral dans le secteur
- **Plan d'aménagement général** avec courbes de contour du fond d'au moins trois mètres (dix pieds) indiquant ce qui suit :
 - l'emplacement et les dimensions des structures fixes et flottantes
 - l'emplacement et les dimensions des bassins d'évitage, les aires de manœuvre et les aires de mouillage prévues
 - la distance entre les postes d'amarrage adjacents, entre les navires et les structures et entre les postes d'amarrage et les chenaux de navigation
 - les canalisations sous-marines, câbles sous-marins et autres installations sous-marines existants et prévus.
- **Données sur les vents**, fondées sur les vitesses réelles des vents enregistrées aux abords du site.
- Il faudrait déterminer si des études climatiques (vent) propres au site doivent être réalisées lorsque les données historiques sont insuffisantes ou ne sont pas pertinentes pour le site
- **Données sur les vagues** établies d'après le régime réel des vagues enregistré sur le site ou estimées à partir des données sur les vents enregistrées et disponibles sous forme de statistiques auprès du Service météorologique du Canada d'Environnement Canada.



Ces données peuvent être présentées sous forme de spectres d'énergie des vagues ou de paramètres tels que la période, la hauteur ou la direction des vagues aux emplacements des postes d'amarrage et des structures prévues.⁴

- **Relevés hydrologiques et simulations** fournissant des données sur les marées et les courants qui tiennent compte des variations de profondeur et de direction, pour chaque poste d'amarrage et aire de manœuvre adjacente.

Cette étude devrait inclure des prévisions sur les changements de la hauteur des marées et de vitesse et de sens du courant attribuables à la construction du terminal maritime proposé ou au dragage dans la région du terminal

- **Températures de l'eau**, y compris les variances annuelles et historiques
- **Densité de l'eau au quai**
- **Données sur les glaces**, y compris ce qui suit :
 - nature, type, couverture et mouvement des glaces
 - propriété mécanique de la glace
 - formation prévue de glace, moment et durée à l'emplacement du terminal
 - épaisseur moyenne de la glace
 - simulation indiquant l'effet de la glace sur les structures du terminal

Vous devez également présenter la description et la simulation des manœuvres du navire prévues pour l'accostage et l'appareillage en fonction des paramètres d'exploitation normaux et maximaux.

Vous devez donner les paramètres fondamentaux de conception, d'exploitation et de sécurité du terminal, y compris, entre autres, les paramètres suivants :

- les dimensions principales du plus grand et du plus petit navire pouvant s'amarrer à chaque terminal
- une analyse, documents justificatifs à l'appui, relativement au dégagement sous la quille et aux autres dégagements précisés dans le présent TERMPOL, s'ils diffèrent des valeurs nominales recommandées
- les débits, les pressions, les températures et les caractéristiques des liquides dans les différentes canalisations et les différents tuyaux ou boyaux de transfert de cargaison
- les descriptions :
 - du système de protection contre l'incendie
 - des feux de poste d'amarrage et des zones où des opérations de transfert seront effectuées
 - de tout système de surveillance de l'accostage
 - de tout système d'amarrage automatisé
 - de tout système de contrôle des charges d'amarrage
 - du système de surveillance et d'instrumentation, du système d'alarme de détection des fuites et du matériel d'arrêt d'urgence
 - des instruments de surveillance de la condition des vents, des vagues et des courants

⁴ Lorsqu'il n'existe aucune donnée sur le site, les moyennes régionales peuvent servir à évaluer la configuration probable du vent et des vagues. Par exemple, ces renseignements peuvent être obtenus en consultant le document suivant : Wind and Wave Climate Atlases for the East Coast of Canada, the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes, produit à la demande du Centre de développement des transports (TP 10820, 1993).



- du plan de gestion des déchets, incluant les rebuts, déchets d'hydrocarbures et liquides nocifs
- de l'équipement et des programmes de prévention de la pollution et des plans d'intervention d'urgence au terminal ou au site de transbordement
- des procédures et des installations visant à assurer la sécurité des opérations au terminal ou au site de transbordement
- les paramètres d'exploitation maximum pris en compte dans la conception, au chapitre des vents, des vagues, des courants et des conditions des glaces au-delà desquels :
 - aucun accostage ni appareillage ne serait effectué
 - les opérations de transfert de la cargaison seraient suspendues
 - le navire devrait quitter le poste d'amarrage.

3.4.2 Procédures et systèmes de transfert de cargaisons

Vous devez démontrer l'à-propos des installations de transfert des cargaisons du navire au rivage (et vice-versa) et d'un navire à un autre.

Présentez au Comité d'examen TERMPOL des plans et des descriptions des systèmes de confinement et de transfert des cargaisons du navire de référence comprenant les composantes terrestres importantes.

La liste suivante des données privilégiées est fournie à titre d'indication. Présentez seulement ce qui s'applique à votre projet proposé :

- détails généraux concernant les canalisations et les tuyaux flexibles reliant le navire au terminal maritime
- détails généraux concernant les collecteurs de chargement et les connexions des bras de chargement
- exigences en matière d'inspection, d'essai et de maintenance des flexibles de chargement et des bras de chargement
- détails généraux sur les installations de contrôle contre les surtensions
- nombre et taille des bras de transfert de cargaison, hauteur de ces bras au-dessus d'un point de référence donné et plage de fonctionnement de ceux-ci
- débits prévus, pressions, températures et caractéristiques des liquides dans différentes lignes de transfert de cargaison
- débit prévu des pompes de transfert de cargaison entre le navire et les terminaux
- informations détaillées sur les forces exercées sur le collecteur par chaque bras de chargement
- alarmes sonores et visuelles prévues pour signaler quand les bras de chargement atteignent leur angle limite à l'intérieur de leur plage de chargement, notamment :
 - moment où le transfert de cargaison s'arrêtera automatiquement
 - limite extrême de la plage de fonctionnement du bras de chargement où le manchon de raccordement à bride reliant le collecteur du navire au bras de chargement sera libéré de façon automatique ou au moyen de commandes manuelles
- procédures de réchauffement et de refroidissement des bras de chargement et des collecteurs du quai
- restrictions des collecteurs des navires-citernes et compatibilité avec les bras de chargements
- essai de circulation avant transfert de la cargaison
- détails généraux concernant la purge, le dégazage et la mise sous atmosphère inerte des canalisations de cargaison



- systèmes d'alarmes visuelles et sonores au poste d'amarrage et dans les salles de commande principales
- systèmes de surveillance des salles de commande à terre reliés :
 - aux bras de chargement, aux détecteurs de gaz et au système de détection des incendies
 - aux systèmes de communication primaire et secondaire et aux systèmes de communication d'urgence
 - aux méthodes de fermeture automatique ou manuelle à la suite d'une panne d'alimentation de vanne dans les systèmes hydrauliques, pneumatiques ou électriques
 - à la pression, à la température et au débit de transfert de la cargaison
 - au dispositif de déclenchement d'un dispositif fixe de lutte contre l'incendie
 - au lieu d'entreposage du matériel de sécurité
- détection des incendies et protection contre les incendies y compris les pompes à incendie principales et auxiliaires pour le poste d'amarrage et le navire
- systèmes de contrôle des émissions de vapeur : nombre d'alarmes de gaz, sensibilités des alarmes et détails concernant les échantillonnages continus et intermittents dans la zone d'amarrage
- détails généraux concernant les dispositifs de discontinuité électrique entre le navire et le terminal
- source d'alimentation de secours
- détails généraux concernant les installations de réception des eaux de ballast ou des eaux de ballast contaminées provenant des pétroliers
- détails généraux relatifs aux installations de réception des eaux de nettoyage des citernes des transporteurs de produits chimiques
- dispositions spéciales requises en fonction de la nature de certaines substances manutentionnées ou transférées

Si vous avez l'intention d'installer un système automatique de calcul de la stabilité et un système de contrôle du transfert de la cargaison à bord du navire de référence, il doit joindre à sa demande un résumé des possibilités et des limites du système ainsi que des détails pertinents concernant les caractéristiques de stabilité du navire de référence et indiquer l'autorité d'approbation.

La sécurité de l'équipage, du navire et du poste d'amarrage du terminal maritime peut être compromise par le transfert simultané de certaines cargaisons en vrac et par le chargement des magasins du bâtiment.

Vos intentions à cet égard intéressent particulièrement le Comité d'examen TERMPOL.

Par conséquent, présentez les éléments suivants :

- un aperçu des calendriers de mazoutage, de réparation et de ravitaillement prévus compte tenu des opérations de transfert de cargaisons;
- des procédures relatives à l'accès au navire pendant les opérations de transfert;
- un plan relatif à la sécurité et à la sûreté du navire et de son personnel lorsque le navire est à son poste d'amarrage.

Suivez les procédures établies pour un système complet de listes de vérification de sécurité pour le transfert de cargaison comme celles décrites dans un des documents suivants ou son équivalent :

- *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (ISGOTT)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).



3.4.3 Procédures et dispositions relatives à l'amarrage

Vous devez évaluer et déterminer que les dispositifs d'amarrage permettent de prendre en charge tous les types de navires que le terminal prévoit recevoir, dans des conditions normales d'exploitation. Cela peut être démontré par une simulation ou d'autres moyens.

Tenez compte des normes, recommandations et lignes directrices pertinentes des diverses autorités et associations internationales comme celles produites par l'OCIMF et L'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN).

Le calcul des charges imposées aux divers composants et éléments de structure des postes d'amarrage du terminal doit inclure, entre autres, les forces suivantes et les combinaisons appropriées applicables à chaque élément de structure :

- charges permanentes de la tuyauterie, de l'équipement mécanique, de leur contenu liquide, des superstructures et des structures de soutien
- forces d'amarrage causées par les poussées normales des défenses et les forces de cisaillement horizontales et verticales
- forces de mouillage causées par la pression du vent, du courant, de la glace et des vagues sur les gros navires sur lest ou en charge dans des conditions d'exploitation extrêmes
- forces sismiques provenant de toute direction horizontale, calculées pour les charges permanentes et les charges statiques superposées, de même que les charges sismiques transmises par les ancrages des canalisations⁵
- charges de température causées par la dilatation et la contraction thermiques des structures, y compris celles transmises par les ancrages des canalisations
- charges du vent sur les structures, les superstructures et l'équipement
- pressions du vent, des vagues et de la glace sur les éléments des structures⁶
- charges dynamiques des véhicules et des grues en mouvement
- poussée du remblai et pressions hydrostatiques

La résistance de chaque élément de structure doit être calculée de façon à résister aux forces de flexion et de cisaillement dans les deux directions, aux forces axiales et aux forces de torsion.

Chaque structure doit être analysée en fonction d'une combinaison des charges permanentes et des charges de pointe transitoires. En général, les contraintes admissibles et les méthodes de conception doivent se conformer au Code national du bâtiment. Des contraintes admissibles accrues peuvent être prises en compte, selon la récurrence probable de la charge, la durée d'application de la charge et les facteurs de risque correspondants.

Les lignes directrices suivantes doivent être prises en compte lorsque vous élaborez les procédures relatives à l'amarrage et à l'appareillage :

- déterminer les limites supérieures de la vitesse du vent pour les opérations d'accostage du navire de référence – arrivées et départs

⁵ Les forces sismiques doivent être calculées conformément aux méthodes prescrites dans le Code national du bâtiment. Dans le cas des structures sur pieux, on suppose que les forces sismiques se concentrent à la hauteur de la plate-forme.

⁶ Les forces du vent et des vagues à retenir pour les calculs doivent correspondre à celles d'une tempête ayant un intervalle de récurrence moyen prévu de cinquante ans.



- déterminer la vitesse du vent qui obligerait le navire de référence à quitter le poste d'amarrage
- évaluer les mesures maximales du courant aux abords du poste d'amarrage et leurs effets sur les opérations d'accostage
- étudier les aspects relatifs aux charges imposées au poste d'amarrage et aux défenses de type duc-d'Albe
- déterminer la vitesse d'accostage nominale et la vitesse d'accostage normale
- évaluer l'amplitude, la vitesse et la direction de la marée et les mesures de marée de vives eaux maximales enregistrées
- évaluer les statistiques des niveaux d'eau
- évaluer les statistiques du vent dominant par rapport à la position du poste d'amarrage
- évaluer les effets éventuels de la bathymétrie (haut-fond, effet de berge) aux abords du poste d'amarrage et de ses approches dans le cadre du plan d'accostage
- envisager l'utilisation de points d'amarrage, de techniques d'amarrage, des crochets à dégagement rapide et de systèmes de surveillance des amarres
- déterminer la méthode d'accostage et d'appareillage du navire de référence et le nombre de remorqueurs nécessaires, au besoin
- déterminer le nombre de vedettes de lamanage et le nombre de préposés requis pour l'amarrage
- envisager l'utilisation d'un simulateur de manœuvre
- déterminer tout autre critère environnemental ou opérationnel restrictif

Envisagez également de mettre à disposition des systèmes d'aide à l'amarrage, qui mesurent la vitesse du vent et la vitesse d'approche latérale et la communiquent aux bâtiments de référence.

3.4.4 Dispositions et procédures relatives à l'amarrage sur un seul point

Le promoteur doit évaluer et déterminer si un amarrage sur un seul point convient au navire de référence devant l'utiliser et s'il est sécuritaire de l'utiliser dans l'environnement local.

Les sociétés de normes et de classification internationales ont des directives précises concernant la construction et le fonctionnement des amarrages sur un seul point. La meilleure façon d'évaluer l'à-propos d'un amarrage sur un seul point pour naviguer de façon sécuritaire est de demander au promoteur d'utiliser l'examen approfondi de plans, de procédures et d'inspections satisfaisantes par une société de classification, qui permettent d'attribuer une cote de catégorie confirmant le respect des règles de la catégorie en tout temps.

Après l'assignation d'une catégorie, vous devez présenter au Comité d'examen TERMPOL une copie du *livret d'information et du manuel d'entretien* examinés en fonction de la catégorie.

Après que le comité a examiné ce manuel, les membres peuvent recommander d'autres renseignements à intégrer au manuel.

3.4.5 Livret d'information portuaire

Le livret d'information portuaire (LIP) fournit au personnel du navire et aux autres parties intéressées les détails du terminal maritime ou du site de transbordement, ainsi de l'itinéraire y menant. Presque tous ces renseignements peuvent être tirés des études exigées dans le cadre de l'examen TERMPOL.

Présentez une version préliminaire du LIP au Comité d'examen TERMPOL afin de vous assurer que tous les éléments sont pris en compte. Le LIP réel doit être terminé six mois après le début des opérations.



Parmi les points à intégrer, mentionnons les suivants :

- les procédures d'embarquement des pilotes et les limitations opérationnelles;
- les détails concernant l'aide des remorqueurs et les besoins en matière de remorqueurs;
- l'information sur le port d'entrée, y compris
 - les itinéraires de transit typiques
 - les conditions locales de navigation
 - les procédures de mouillage
 - les exigences en matière de dégagement sous la quille
 - les directives sur les mammifères marins
 - les profils de vitesse des bâtiments de référence
- les procédures de notification pour les bâtiments de référence
- la description du terminal, y compris les cartes et les publications nautiques pertinentes
- les exigences en matière de manœuvres immédiates pendant les points de transit critiques
- les exigences liées aux salles des machines entièrement gérées avant l'embarquement du pilote et dans les zones de pilotage obligatoire
- la liste de vérification en prévision de la préparation du bâtiment à la navigation dans les glaces, s'il y a lieu
- procédures d'accostage du navire de référence en ce qui concerne l'approche et le départ du poste d'amarrage, y compris l'équipement du poste d'amarrage et les communications entre le navire et la terre
- les exigences en matière d'assistance au poste d'amarrage, tels que les canots de lamaneurs, les lamaneurs et les moyens de communication entre le navire, les remorqueurs ou le surintendant de l'accostage et les embarcations d'amarrage
- exigences en matière d'assistance au poste mouillage, tels que bateaux d'amarrage, manutentionnaires et moyens de communication entre eux et le ou les navires de référence
- les limites supérieures des opérations d'accostage en fonction :
 - de la vitesse d'approche latérale du poste par le navire de référence
 - de la vitesse du vent
 - de la hauteur des vagues
 - de la vitesse du courant de marée
 - des conditions glacielles,
 - de la visibilité
 - des moyens permettant de mesurer et d'indiquer ces facteurs
- les mesures et les limites de charge pour les amarres et les bittes d'amarrages utilisés par les grands navires ou les transporteurs
- les installations de réparation des machines et de l'équipement du bâtiment
- les installations de stockage et de mazoutage
- les installations de réception des eaux de vidange et des déchets d'hydrocarbures
- la sûreté et les questions de santé et de sécurité industrielle
- les politiques, les procédures et les listes de vérification
- les postes de mouillage désignés et
- les mesures d'intervention d'urgence.



Étant donné que le personnel du navire et le personnel du terminal chargé du transfert de cargaison sont séparés pendant une grande partie de l'étape préliminaire d'une opération de transfert prévue, le LIP doit comprendre un tableau précis des communications que doit établir le capitaine du navire.

Le texte des transmissions doit permettre de donner rapidement l'information nécessaire aux parties suivantes :

- l'exploitant du terminal maritime
- l'agent du bâtiment
- le directeur du port
- l'administration de pilotage
- la Garde côtière canadienne
- Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SMMTC)

L'heure d'envoi des messages doit tenir compte des retards administratifs courants dans le traitement et la diffusion des messages autrement que par communication directe entre le navire et le terminal.

Le LIP doit également indiquer toutes les exigences canadiennes précises qui ne font pas actuellement partie des conventions, des normes ou des codes internationaux.

3.4.6 Manuel d'exploitation du terminal ou de l'emplacement de transbordement

Le Manuel d'exploitation du terminal/site de transbordement (MET) doit informer et guider les équipages des navires qui font escale au terminal ou au site de transbordement du promoteur sur les questions importantes relatives à :

- la sécurité du navire, du terminal ou du site de transbordement
- l'efficacité des activités de transfert de cargaison.

Il faut noter que, même lorsqu'un navire fait escale au même terminal ou site de transbordement pendant plusieurs années, son équipage change fréquemment, et c'est surtout ce dernier qui s'occupe de la sécurité du navire pendant les procédures de transfert.

Le Comité d'examen TERMPOL comprend les raisons techniques pour lesquelles on ne produit un manuel d'exploitation qu'avant que le terminal ou le site de transbordement n'ait reçu les approbations réglementaires (et, dans le cas d'un terminal maritime, avant que la construction n'ait débuté). Néanmoins, les renseignements contenus dans le MET sont critiques et vous devez y prêter attention au début du processus d'examen. Voilà pourquoi vous devez présenter un aperçu du manuel au comité pendant le processus d'examen. Le comité s'assurera que votre manuel tient compte de tous les éléments pertinents.

Vous devez terminer le manuel au moins six mois avant le début des opérations et le soumettre à Transport Canada.

Cette liste d'éléments doit être considérée comme le contenu minimal de votre MET :

- communications navire-terminal et chaîne de commandement
- systèmes de transfert de cargaisons y compris les inspections, mise à l'essai et entretien préventif de l'équipement du poste d'amarrage du terminal
- listes de vérification avant l'arrivée et avant le départ



- essais et vérifications du fonctionnement des machines et de l'équipement
- procédures de manutention de la cargaison, y compris les inspections, listes de vérification et réunions préalables au transfert de la cargaison⁷
- systèmes de contrôle des émissions de vapeur
- mesures de sécurité et procédures d'urgence axées sur le navire incluses dans les plans d'intervention d'urgence du terminal
- limite supérieure de tous les facteurs atmosphériques qui nécessiteraient l'arrêt des opérations de transfert de la cargaison et/ou obligent les navires de références à quitter le terminal
- procédures régissant l'accès au bâtiment pendant les opérations de transfert
- politiques de sûreté et de santé et sécurité au travail
- la gestion des déchets dangereux et non dangereux⁸ générés par les navires de référence, les activités du terminal ou du site de transbordement et les opérations de transfert de la cargaison, y compris les installations de réception pour:
 - l'huile de vidange
 - les eaux usées
 - le ballast et les rejets à retraiter
 - les eaux de lavage
 - les résidus et déchets de navire
- liste de personnes-ressources compétentes

3.5 Analyse des risques

3.5.1 Étude sur les données relatives aux accidents

Étant donné que les dommages causés au système de confinement de la cargaison ou à la coque d'un navire peuvent être attribuables à un échouement ou un abordage, la présente étude a pour but de déterminer les probabilités d'un tel accident.

Vous ferez cela en analysant les données statistiques sur les accidents en fonction de ce qui suit :

- les probabilités mathématiques d'accidents futurs compte tenu de l'augmentation du trafic dans le secteur du terminal maritime ou du site de transbordement proposé;
- la vulnérabilité présumée du navire de référence pendant une période donnée.

Nota : Les études sur les données relatives aux accidents ayant entraîné le rejet de cargaisons en vrac ou de polluants marins ne doivent pas se limiter aux accidents attribuables aux abordages et aux échouements; ils doivent comprendre une liste des incidents mineurs et de leurs effets.

Vous pouvez appliquer des méthodes statistiques déductives à cette étude.

Parmi les sources de données sur les accidents applicables à cette étude, mentionnons les suivantes :

- sociétés de classification
- clubs de protection et d'indemnisation (P&I) et assureurs maritimes
- registres ou résumés des accidents du Bureau de la sécurité des transports

⁷ Consultez le ISGOTT et SIGTTO Liste de vérification de la sécurité navire-terre.

⁸ Voir la directive relative aux déchets internationaux <http://www.inspection.gc.ca/animaux/animaux-terrestres/importation/politiques/general/2002-17/fra/1321050654899/1323826743862>



- registres des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou dossiers ou résumés d'accidents de la garde côtière des États-Unis
- résumés de l'Organisation maritime internationale (OMI)
- administrations de pilotage
- rapports de consultants.

3.5.2 Analyse générale des risques

La présente étude exige que le promoteur analyse les risques opérationnels et liés à la navigation pouvant résulter du déversement de polluants et de substances nocives et potentiellement dangereuses, en cours de route ou à un terminal ou un site de transbordement.

Ces risques découlent habituellement d'un scénario fondé sur au moins l'un des éléments suivants :

- un abordage
- l'échouement
- un heurt
- un envahissement
- un naufrage
- un incident pendant le transfert de cargaison
- un incendie ou une explosion
- une défaillance de la coque.

Nota : Ce ne sont pas les seuls scénarios possibles.

Fondez vos prévisions sur des scénarios vraisemblables du pire cas d'accident survenant :

- dans la zone du terminal ou de l'emplacement de transbordement
- à des emplacements donnés jalonnant la route côtière.

Votre analyse des risques doit tenir compte de ce qui suit :

- les probabilités d'incidents vraisemblables pouvant causer des dommages au système de confinement de la cargaison du navire de référence ou compromettre l'intégrité de la coque
- les risques associés aux procédures de navigation et d'exploitation
- les probabilités d'incident majeur de transfert de la cargaison au terminal
- les limites géographiques d'un rejet incontrôlé de la cargaison ou de polluants marins.

Tenez également compte des risques pour les populations humaines situées :

- dans les limites des zones côtières le long de la route prévue
- au quai du terminal et dans la zone avoisinante.

L'analyse ne doit pas se limiter à un indice mathématique (qui montre la probabilité d'un incident).

3.5.2.1 Hydrocarbures et produits chimiques

Lorsque la coque d'un transporteur de produits chimiques ou un pétrolier n'est plus étanche, il peut y avoir un déversement de la cargaison.

Le document d'analyse des risques doivent comprendre les éléments qui suivent :



- **les prévisions relatives aux trajectoires nominales** des déversements d'hydrocarbures sur l'eau dans le cas d'un scénario vraisemblable du pire cas d'accident :
 - au poste d'amarrage du terminal
 - à un site de transbordement et
 - à des emplacements donnés sur la côte le long de la route maritime

Les prévisions devrait inclure des particularités du site proposé, y compris, entre autres :

- les environnements particulièrement vulnérables d'un point de vue écologique
- les habitations
- les activités récréatives
- les considérations économiques locales ou régionales
- les aspects importants du point de vue social ou culturel
- **les études effectuées relativement à des incidents** antérieurs mettant en cause des produits pétroliers de composition chimique identique ou semblable
- **référence aux recherches effectuées en laboratoire** sur le comportement des produits pétroliers ou chimiques dans des conditions environnementales simulées;
- **les mesures prévues à terre et à bord du navire** pour assurer le confinement des hydrocarbures, la dépollution et la sécurité du public aux endroits susmentionnés.

3.5.2.2 Substances nocives et potentiellement dangereuses

Lorsque l'intégrité de la coque ou du système de confinement de la cargaison d'un transporteur de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) est compromise, il peut y avoir un rejet de la cargaison ou de polluants marins.

Votre analyse des risques doit comprendre les éléments suivants :

- les réactions prévues à la suite du mélange de la cargaison ou des polluants marins rejetés :
 - avec l'eau
 - avec d'autres produits chimiques
 - avec les substances requises pour l'exploitation normale du navire
- les transformations chimiques, biotiques ou métaboliques et photochimiques prévues lorsque les cargaisons rejetées entrent en contact avec l'environnement
- la toxicité de chaque produit chimique transporté et de produits pouvant être formés par la combinaison de ces produits chimiques entre eux ou avec l'eau
- l'incompatibilité chimique des cargaisons ou des polluants marins et les mesures qui seront prises pour réduire le risque de création de produits combinés potentiellement dangereux à la suite des rejets
- vos mesures pour assurer le confinement et le nettoyage, et, le cas échéant, la sécurité du public :
 - au poste d'amarrage
 - à l'emplacement de transbordement
 - aux endroits donnés le long de la route prévue.

Dans certains cas, il faut modéliser les panaches de gaz. Les techniques utilisées pour modéliser les gros nuages de vapeurs de gaz liquéfié évoluent constamment. Le choix d'un modèle de nuage de gaz particulier doit être initialement fait en collaboration avec le Comité d'examen TERMPOL. Tout modèle de risque ou de dispersion doit comprendre une analyse de la sensibilité de la diversification des hypothèses ou des valeurs incorporées au modèle.



Les prévisions concernant les dimensions d'un nuage de gaz donné doivent être fondées sur des scénarios définis et vraisemblables du pire cas d'incident ayant entraîné le rejet d'une citerne à cargaison à des emplacements choisis le long de la route maritime et au terminal ou à l'emplacement de transbordement.

Pour déterminer les risques pour la sécurité publique à l'intérieur d'un port qui a été choisi pour la construction d'un terminal maritime de manutention de gaz liquéfié (GNL, GPL) ou aux abords d'un site de transbordement, il faut normalement déterminer les paramètres suivants :

- la vulnérabilité du système de confinement de la cargaison du transporteur ⁹ ou de la coque après un abordage ou un échouement dans la zone maritime précisée
- la probabilité d'un rejet non contrôlé de gaz à grande échelle dans une zone maritime précisée
- la quantité nominale, la vitesse et la durée du rejet de gaz et les dimensions du nuage de vapeurs qui en résulte
- la distance qui sépare les populations humaines des limites du nuage de vapeurs et l'emplacement des sources d'incendie possibles
- les conséquences du rayon d'impact pour les feux en nappe, les surpressions des nuages de vapeurs et les explosions en succession rapide
- les conséquences du rayon d'impact pour l'asphyxie résultant :
 - du souffle d'oxygène
 - de l'exposition directe de l'épiderme entraînant des brûlures par le froid ou de possibles décès causés par le froid
- la vulnérabilité des citernes de stockage adjacentes compromises
- les volumes cumulatifs de substances explosives dans les citernes adjacentes pouvant entraîner d'autres incendies et d'autres explosions, ainsi qu'un rayon d'impact plus important.

La déflagration d'un nuage de vapeurs peut causer des brûlures par irradiation, des décès et des dommages matériels à l'intérieur de ses limites. Des détonations avec surpressions mortelles peuvent se produire lorsque la vapeur s'accumule dans des espaces clos avant l'inflammation.

La quantification et l'évaluation de ces risques constituent un processus complexe, mais une méthode acceptable consisterait à calculer le risque de mortalité en fonction du nombre prévu de personnes exposées au moment de l'explosion.

Vous devez demander des conseils spécialisés sur les risques, les interventions et les effets.

3.5.3 Méthodes visant à réduire les risques

Toute demande TERMPOL doit absolument faire état de la réduction ou de l'atténuation des risques. Le promoteur doit évaluer les façons de réduire ces risques. Les détails varient selon la proposition, mais il est possible d'énumérer un certain nombre d'exemples :

- utiliser des systèmes de navigation ou d'exploitation sécuritaires
- élaborer un programme proactif de prévention de la pollution
- construire le terminal dans un endroit éloigné ou très à l'écart d'agglomérations urbaines ou de banlieues

⁹ Consultez le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.



- concevoir et construire ou affréter des navires dotés des systèmes de stockage et de confinement de la cargaison les plus sûrs possible
- suivre des procédures de communication radio mobile maritimes reconnues et efficaces qui renforcent la sécurité dans les eaux internationales, côtières et intérieures
- faire passer les navires transportant des cargaisons dangereuses loin des voies de navigation principales et des principaux points de convergence dans la mesure du possible afin de réduire les situations très rapprochées
- prévoir les déplacements du ou des navires de référence dans les eaux côtières congestionnées afin qu'ils coïncident avec les périodes de faible trafic, si possible
- proposer des aides à la navigation supplémentaires qui amélioreraient, individuellement ou collectivement, la sécurité de la navigation le long de la route prévue
- déterminer les secteurs où de nouvelles données de relevés bathymétriques pourraient être nécessaires
- utiliser des services de trafic maritime reconnus et efficaces qui rehaussent la sécurité des bâtiments dans les régions côtières, ce qui comprend :
 - la surveillance des mouvements de navires
 - la réglementation des profils de vitesse
 - la diffusion d'alertes
 - la réglementation des mouvements des bâtiments dans les segments de route critiques pour donner la voie libre au navire de référence
 - établir des exigences écologiques et climatiques limites pour les bâtiments chargés de cargaisons polluantes ou dangereuses lorsque la sécurité de la navigation à l'intérieur de la zone du terminal pose un problème
 - mettre à disposition des remorqueurs d'escorte
 - suivre des procédures d'accostage sûres et optimiser l'assistance des remorqueurs
 - utiliser un dispositif de protection amortisseur lors de l'amarrage au poste du terminal
 - utiliser des procédures préalables d'installation d'estacades avant le transfert de produits dangereux
 - armer le navire avec du personnel compétent dûment formé pour la manutention des cargaisons transportées et l'exploitation du navire de référence
 - maintenir en tout temps un équipage suffisant à bord afin que le bâtiment puisse appareiller dans un court délai en cas d'urgence
- amarrer un navire qui transfère des marchandises dangereuses étrave vers le large lorsque le poste d'amarrage du terminal est situé dans un bras de mer étroit afin que, en cas d'urgence, le navire puisse prendre la mer sans délai et sans l'aide de remorqueurs
- prévoir des inspections normalisées des systèmes de transfert de cargaison et des opérations de transfert de cargaison sécuritaires
- rehausser la sensibilisation aux procédures normalisées de sécurité et de transfert de cargaison à l'aide de publications d'information portuaires destinées à informer les équipages des bâtiments utilisant le terminal maritime proposé.¹⁰
- interdire le dégagement à l'atmosphère de quantités importantes de gaz inflammables ou toxiques aux abords d'habitations
- mettre à disposition des installations de réception adéquates aux terminaux de manutention de produits chimiques et d'hydrocarbures

¹⁰ Voir [3.4.6](#) Manuel d'exploitation du terminal



- prévoir le mazoutage et l'approvisionnement des navires de référence à des moments qui ne sont pas incompatibles avec l'entretien du navire et qui ne menacent pas la sécurité du personnel durant les opérations de transfert de cargaison
- contrôler l'accès des visiteurs lorsque le navire est à quai
- disposer de procédures conformes aux pratiques de gestion sécuritaire reconnues internationalement et appliquées selon les résolutions de l'OMI, le code ISM et les normes de l'ISO
- élaborer un plan d'urgence efficace pour le terminal maritime et en rehausser la sensibilisation, et mener des exercices réguliers associés aux procédures choisies décrites dans le plan
- veiller à ce que tout navire affrété par le promoteur :
 - respecte les normes d'affrètement adéquates
 - soit conforme à ces mêmes normes et respecte les mêmes exigences que celles applicables aux navires de référence décrites dans la demande.

3.5.4 Atténuation

Vous devez également préparer une étude démontrant :

- la mesure dans laquelle un incident est susceptible d'avoir un effet néfaste sur les intérêts d'un tiers et les intervenants
- comment vous tiendriez compte de cela en prenant des mesures d'atténuation et d'indemnisation.

3.6 Planification d'urgence

Le plan d'urgence comprend des lignes directrices et des directives qui permettent d'effectuer une intervention efficace en cas de situation d'urgence. L'efficacité d'un plan d'urgence dépend également de la régularité des exercices au cours desquels les membres du personnel peuvent assumer leurs rôles et leurs responsabilités dans le cadre des procédures pratiques et planifiées au préalable.

Le Comité d'examen TERMPOL s'attend à ce que vous présentiez, pour examen, un aperçu préliminaire de votre plan d'urgence prévu. Cette version préliminaire doit tenir compte d'un bâtiment en route et d'un bâtiment amarré au quai de votre terminal maritime proposé ou à l'emplacement de transbordement.

L'examen du comité vous permettra :

- d'harmoniser votre plan d'urgence avec les procédures d'urgence existantes
- de planifier une intervention coordonnée avec d'autres autorités clés, comme la Garde côtière canadienne.

Vous devez terminer le plan d'urgence pas moins de six mois avant le début des opérations.

Votre plan d'urgence doit traiter des points suivants :

- échouement
- abordage
- déversement de cargaison- ou fuites
- déversement ou fuites de polluants marins
- incendie et explosion à bord du ou des navires de référence :
 - en route



- le long du quai
- à l'ancre
- à un poste d'amarrage
- à un amarrage à point unique
- dans la zone du terminal ou du site de transbordement, y compris les pipelines situés aux environs immédiats du quai et du dépôt pétrolier
- procédures d'« abandon du bâtiment »
- assistance à un bâtiment en détresse
- transbordement de navire à navire (en situation d'urgence)
- communications navire-terre
- précautions relatives à la manutention de la cargaison
- procédures d'inspection, de mise à l'essai et d'entretien préventif
- sauvetage et traitement des blessés
- réduction au minimum des dommages matériels et de l'impact environnemental
- conception du bâtiment et sûreté du terminal
- systèmes de surveillance des opérations
- systèmes de détection et d'alarme au poste d'amarrage du navire
- fuites à partir du tuyau de chargement causées par les effets de la marée ou du courant
- ruptures dans les citernes de cargaison causées par l'augmentation de la pression
- neutralisation des risques électriques
- risques et dangers associés à la perte de l'alimentation électrique
- risques et dangers associés à une panne d'équipement
- risques et dangers associés à une perte d'azote
- déversements entraînant des dommages à la structure ou des blessures au personnel
- interventions d'urgence en cas d'incidents découlant :
 - du déversement d'un polluant d'un navire de référence ou
 - d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'une installation de manutention des hydrocarbures procédant au chargement ou au déchargement d'un navire qui, directement ou indirectement, entraîne le déversement du polluant dans l'eau, ce qui comprend le déversement, les fuites, le pompage, l'émission, la vidange et le rejet
- procédures d'exploitation inadéquates pendant le transfert de la cargaison ou le ravitaillement
- arrêt d'urgence des opérations de transfert de la cargaison
- chargement ou déchargement de marchandises dangereuses
- façon de maîtriser un incident
- sauvetage et traitement des blessés
- aperçu de l'équipement d'urgence proposé pour le personnel au terminal ou site de transbordement
- procédures d'urgence pour l'évacuation du personnel
- situations d'urgence qui ne sont pas maîtrisées, comme les catastrophes naturelles ou les conditions météorologiques difficiles, qui nécessitent une évacuation du navire de référence au quai
- conditions météorologiques qui se détériorent rapidement et qui nécessitent l'évacuation du navire de référence au quai
- évolution des conditions glacielles au quai



- contrôle de la navigation et d'autres mouvements dans la zone du terminal ou du site de transbordement
- cartes des installations de réception du port, emplacement des bouches d'incendie, lieux d'appontage et lieux d'échouage volontaire
- rôles des autorités locales.

Nota : La liste susmentionnée n'est pas exhaustive. Vous devrez peut-être intégrer d'autres éléments propres à votre projet.

Les procédures qui indiquent aux membres du personnel du navire de référence ce qu'ils doivent faire pendant un incident qui nécessite une intervention active doivent être :

- précises
- claires et sans équivoque
- transmises dans la langue de travail parlée à bord du navire

Le personnel du navire de référence doit :

- connaître la chaîne de commandement terminal-navire
- être familier avec les exigences et les procédures relatives aux exercices d'urgence
- pouvoir communiquer avec le personnel du terminal.

Les procédures destinées au personnel du terminal chargé des activités de transbordement doivent également être précises et succinctes. Les membres du personnel du terminal doivent communiquer avec le bâtiment dans leur langue de travail.

3.7 Préparation et intervention en cas de déversement d'hydrocarbures

Les *Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale*¹¹ « les pétroliers qui ont une jauge brute de 150 ou plus et les bâtiments qui ont une jauge brute de 400 ou plus et qui **transportent des hydrocarbures en tant que cargaison ou combustible** » aussi bien que « les groupes de bâtiments qui sont poussés ou remorqués, qui ont une jauge brute de 150 ou plus au total et qui transportent des hydrocarbures en tant que cargaison ».

Le *CSA, 2001*, paragraphe 167 (1), exige des bâtiments dans les eaux au sud du soixantième parallèle de latitude nord une entente avec un organisme d'intervention et d'avoir à son bord une déclaration:

- énonçant les nom et adresse de son assureur
- confirmant la conclusion de l'entente
- identifiant toute personne qui est autorisée à mettre l'entente à exécution.

Selon le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, tout bâtiment doit conserver à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures

¹¹ Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-275/>



Dans cette étude, vous devez décrire la façon dont vous vous conformerez aux articles 167 et 168 (le cas échéant) de la partie 8 de la *LMMC 2001* à tous les règlements et à toutes les normes et lignes directrices ayant trait à :

- la prévention de la pollution
- l'état de préparation en cas d'urgence
- l'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.

Envisagez d'inclure les éléments suivants lorsque vous élaborez des plans d'urgence et de prévention de la pollution:

- **Une liste de problèmes environnementaux** qui pourraient être causés par un déversement d'hydrocarbures.
- **Une évaluation des risques d'impact environnemental** des activités des IMH ainsi que du transport et de la navigation en découlant.
- **Au moins un scénario associé à chaque catégorie de produits** chargés ou déchargés dans et depuis le ou les navires de référence. Les scénarios doivent prendre en compte des facteurs tels que :
 - la nature du produit à être transférée ou transbordée
 - le type de navires de référence
 - les marées, courants et conditions météorologiques prédominantes dans la région
 - l'évaluation de toute zone écologiquement sensible
 - l'emplacement géographique des IMH
 - les mesures préventives
 - la rapidité à laquelle une intervention d'urgence efficace peut être menée à bien
- **La tenue à jour de documents** contenant toutes les règles, normes, procédures et politiques concernant des aspects comme les suivants :
 - les mesures d'intervention
 - l'exploitation
 - l'entretien et les inspections
 - les plans du site
 - la tenue de dossiers
 - les permis et agrément
 - les infractions
 - la conformité
 - le suivi
- **Les procédures d'identification des dangers** qui vise à reconnaître les activités des IMH susceptibles de provoquer un rejet. Ces procédures devraient couvrir :
 - les dangers liés aux navires
 - l'accostage
 - les opérations de transfert d'hydrocarbures
 - la dotation des postes clés
 - les défaillances de l'équipement
- **Les responsabilités en matière de gestion de tout type d'incidents de pollution**, y compris les mécanismes d'alerte permettant de garantir que tout déversement est rapidement signalé aux autorités.



- **Une compréhension complète (scientifique) et à jour de tous les produits** que vous proposez d'expédier ainsi que leur devenir et comportement potentiel, y compris :
 - la densité de tous les produits à expédier
 - le vieillissement et la biodégradation de ces produits dans tous les milieux aquatiques susceptibles d'être affectés par le rejet de polluants provenant des IMH
- **Les horaires de formation, scénarios simulés de déversement et exercices** pour le personnel d'intervention
- **Les procédures de communication et le déploiement de l'équipement de lutte contre les déversements** afin de développer une solide connaissance sur :
 - les risques géographiques et environnementaux
 - comment appliquer le plan de prévention de la pollution et d'intervention d'urgence à ces risques

Incluez la façon dont vous allez fournir du matériel spécialisé d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures (par exemple, barrages flottant de confinement, dispositifs de récupération, récupération du pétrole ou application de dispersants).

- **Un système de mesure et de suivi des performances réelles** par rapport aux objectifs et cibles environnementaux de prévention et d'intervention de l'IMH

Tous les exploitants doivent être prêts à prendre des mesures d'atténuation immédiates à la suite d'un incident de pollution par les hydrocarbures qui fait intervenir un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. Votre degré de préparation à intervenir dépend :

- des scénarios d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures établis pour l'IMH réglementée
- de la quantité d'hydrocarbures devant être transférée ou transbordée, jusqu'à concurrence d'un volume maximal de 10 000 tonnes métriques.

Dans les plans requis pour les IMH réglementées dans les eaux au **sud** du soixantième parallèle de latitude nord, vous devez décrire les personnes et les organismes qui interviendraient en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures dans votre installation. Vous devez décrire votre entente officielle conclue avec un organisme d'intervention agréé par Transports Canada.

Dans les plans requis pour les IMH réglementées dans les eaux au **nord** du soixantième parallèle de latitude nord, envisagez de démontrer que votre installation est prête à composer avec des incidents de pollution par les hydrocarbures :

- en fonction de la quantité d'hydrocarbures devant être transbordée, jusqu'à concurrence d'un volume maximal de 10 000 tonnes
- qui ne sous-tendent pas que vous deviez conclure une entente avec un organisme d'intervention agréé par Transports Canada.

Votre plan d'urgence doit détailler minutieusement les rôles et les responsabilités des personnes et des organismes qui interviendraient en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures à votre installation de manutention des hydrocarbures réglementée. Assurez-vous de tenir compte de toutes les activités essentielles de l'intervention d'urgence. Nommez les personnes qui travailleront dans l'installation de manutention des hydrocarbures réglementée en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures.

Les membres du personnel de l'IMH doivent avoir reçu une formation complète sur la prévention de la pollution et la préparation et l'intervention d'urgence. Leur formation doit avoir porté sur les éléments suivants :

- les exigences en matière d'exploitation sécuritaire



- l'utilisation et l'entretien sécuritaires de l'équipement
- la connaissance des procédures d'arrêt et de remise en marche
- la connaissance des risques situationnels et opérationnels pouvant menacer la sécurité de l'exploitation.

3.8 Substances nocives et potentiellement dangereuses

La présente étude poursuit l'objectif selon lequel vous décrierez comment vous mettrez en œuvre les instruments pertinents de l'Organisation maritime internationale (OMI) relativement aux substances nocives et potentiellement dangereuses.

Vous devez aussi élaborer et tenir à jour les procédures nécessaires qui portent sur

- l'état de préparation aux incidents et la formation sur l'intervention
- un programme d'exercices élaboré de concert avec les autorités locales, municipales, provinciales et nationales, y compris les entrepreneurs réalisant des interventions en cas de déversements qui disposent d'une expertise relativement aux produits manutentionnés à l'installation.



Annexe 1 : Liste des sources d'information

Voici une liste des principales autorités et associations internationales qui disposent de normes ou de lignes directrices pouvant aider le promoteur à procéder aux diverses études requises dans le cadre du TERMPOL.

1. Organisation maritime internationale (OMI)
2. Association internationale des sociétés de classification (IACS)
3. Association internationale de signalisation maritime (AISM)
4. Association internationale des ports (AIP)
5. Association internationale pour la coordination de la manutention des marchandises (ICHCA)
6. Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
7. Organisation hydrographique internationale (OHI)
8. International Maritime Pilots Association (IMPA)
9. Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA)
10. Fédération internationale des armateurs (ISF)
11. Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)
12. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
13. Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN)
14. Society of International Gas Tankers and Terminal Operators Ltd. (SIGTTO)
15. Sociétés de classification
16. Organisation internationale du travail (OIT)
17. [Association canadienne de normalisation](#) (CSA)



Annexe 2 : Approche recommandée pour mobiliser les Autochtones

Pourquoi les mobiliser?

Les groupes autochtones résidant le long des routes de navigation pourraient vouloir participer au processus d'examen TERMPOL réalisé dans leur région. Les TERMPOL sont généralement associés à des projets comportant de nouvelles activités ou des activités accrues (p. ex., le transport d'une nouvelle cargaison). Indépendamment d'un TERMPOL, les groupes autochtones peuvent être consultés sur le projet pour lequel un TERMPOL est mené.

Les études peuvent traiter d'un sujet d'intérêt pour les groupes autochtones, qui pourraient avoir des connaissances locales et traditionnelles pouvant enrichir l'évaluation technique de la sécurité maritime. Dans cette perspective, il est logique que les promoteurs mobilisent les groupes autochtones (ainsi que d'autres utilisateurs locaux de la voie navigable) dès le début du processus, à [l'étape des études](#) réalisées dans le cadre d'un TERMPOL.

Comment les mobiliser?

Transports Canada recommande aux promoteurs :

- de fournir suffisamment de renseignements sur le projet pour permettre aux participants de mieux comprendre sa portée
- de prendre connaissance des préoccupations soulevées par les groupes autochtones et, dans la mesure du possible, de régler ces préoccupations
- de donner aux groupes autochtones la possibilité d'examiner les études préliminaires présentant un intérêt et de les commenter, et de prendre connaissance des commentaires des groupes autochtones.

Documentez vos efforts. Par exemple, utilisez :

- un registre des communications écrites et un résumé des problèmes soulevés, en indiquant la façon dont le promoteur a traité les préoccupations (le cas échéant), et en donnant une description des questions en suspens
- un résumé écrit des problèmes que vous avez abordés ou que les groupes vous ont présentés
- un résumé écrit de la façon dont vous avez résolu les problèmes, s'il y a lieu
- une description écrite des problèmes en suspens.

Transports Canada peut vous aider de la façon suivante :

- en désignant les groupes autochtones pouvant s'intéresser au processus
- en fournissant de l'information aux groupes autochtones relativement au processus d'examen TERMPOL.



Annexe 3 : Définitions

Pour les besoins de ce document, les définitions suivantes s'appliquent:

Eaux sous juridiction canadienne	Eaux canadiennes et eaux situées dans la zone économique exclusive du Canada, comme indiqué dans la <i>Loi sur les Océans</i> et <i>Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques</i> .
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	Les GPL sont des hydrocarbures inflammables, comme le propane et le butane, obtenus comme produits dérivés du raffinage du pétrole ou du gaz naturel.
Gaz naturel liquéfié (GNL)	Le GNL est un gaz naturel (principalement du méthane mélangé à de l'éthane) qui a été refroidi sous forme de liquide pour faciliter le stockage ou le transport non pressurisé et pour assurer la sécurité.
navire(s) de référence	La catégorie ou les catégories de navires que le promoteur entend utiliser pour transporter des cargaisons visées par le processus d'examen TERMPOL, ou le prototype de navires devant utiliser les terminaux maritimes ou les sites de transbordement proposés par le promoteur.
Poste d'amarrage	Un quai, une jetée, un poste de mouillage ou une bouée d'amarrage. Un endroit où les bâtiments sont amarrés pour le chargement et le déchargement de marchandises.
Projet	Terminal maritime ou site de transbordement qu'un promoteur propose de construire, de modifier ou de remettre en service.
Promoteur	Personne, entreprise ou groupe qui propose la construction, la modification ou la remise en service d'un terminal maritime ou d'un site de transbordement.
Réseau de trafic Maritime	Réseau comportant divers types de navires utilisés pour des usages différents empruntant les diverses voies navigables donnant accès aux terminaux maritimes ou aux sites de transbordement se trouvant dans les eaux sous juridiction canadienne.
Site de transbordement	Un emplacement désigné pour le transfert de cargaison entre des navires en transit d'une destination à une autre. Cela comprend les zones de mouillage.
Substances nocives et potentiellement dangereuses	L'Organisation maritime internationale (OMI) définit les SNPD comme « toute substance autre que l'huile qui, une fois versée dans le milieu marin, serait susceptible de créer des risques pour la santé humaine, de causer des préjudices aux ressources vivantes et à la vie marine, d'endommager les installations de services ou d'entraver les autres utilisations légitimes de la mer ». L'OMI classe le GNL et le GPL dans la catégorie des substances nocives et potentiellement dangereuses.
Système de Terminal Maritime	Un poste d'amarrage du navire, ses approches depuis la mer, son équipement de manutention de la cargaison et les infrastructures portuaires ou terminales connexes.



Annexe 4 : Acronymes et abréviations

AIPCN	Association internationale permanente des congrès de navigation
ASP	Amarrage sur un seul point
CET	Comité d'examen TERMPOL
DR	Directeur régional
GCC	Garde côtière canadienne
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
IMH	Installation de manutention des hydrocarbures
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals [Guide de sécurité international pour les navires-citernes et les terminaux pétroliers]
LIP	Livret d'information portuaire
LCEE	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
LPN	Loi sur la protection de la navigation (Loi sur les eaux navigables canadiennes)
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
OMI	Organisation maritime internationale
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum [Forum maritime international des compagnies pétrolières]
RET	Rapport d'examen TERMPOL
SIGTTO	Society of International Gas Tanker and Terminal Operators [Société internationale des transporteurs de gaz liquéfié et des terminaux gaziers]
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses
SSMTC	Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada
TERMPOL	Processus d'examen technique des systèmes de terminaux maritimes et des sites de transbordement

