



Date d'ouverture : 31/03/97

Mise à jour : 11/03/2002

FICHE TECHNIQUE # 9

Thématique : Pollution industrielle

Nom du projet : Mesures d'urgence en cas de déversements

Localisation : Lac Saint-François

Problématique : ~~La construction de la Voie maritime du St-Laurent a nécessité le creusage d'un chenal d'au moins 185 mètres de largeur et de 9 mètres de profondeur sur toute la longueur du lac, qui a changé l'écoulement du St-Laurent. Le chenal est la voie privilégiée de l'eau ce qui ralentit la circulation de l'eau en bordure du lac (voir fiche technique «Prolifération des plantes aquatiques»).~~

Le risque de déversement semble plutôt élevé dans le tronçon du lac St-François. Selon un pilote de la voie maritime, il y a deux zones à risque élevé dans le lac Saint-François soit dans la région de Cornwall et la courbe de Saint-Anicet. Environ 1.4 millions de tonnes de mazout et de produits chimiques transitent entre Montréal et le lac Ontario. À partir de 2002 une barge de kérosène d'une capacité d'environ 10 000 tonnes fera la navette entre Montréal et Toronto (Fides Capitaine Peter Burgess). Le risque est toujours présent à cause de la quantité de carburant nécessaire au fonctionnement des bateaux et l'étroitesse du chenal maritime, les facteurs technologiques et humains représentent des facteurs qui peuvent causer des échouements ou des collisions (MT, 1999). Les risques potentiels pourraient augmenter avec la possibilité de réduire le nombre de pilotes de la voie maritime dans la zone qui nous concerne soit Grands-Lacs.

La présence de la Réserve nationale de faune du lac Saint-François augmente les enjeux de tout déversement pour cette région en raison des conséquences désastreuses que peut avoir un déversement de pétrole ou d'autres matières toxiques sur ce site écologiquement fragile (Gillespie et al, 1991). Un organisme local "Le Nichoir" s'occupe de la problématique des oiseaux souillés lors de déversement de pétrole (Fides Lynn Miller). Cela occasionnerait aussi des conséquences immédiates sur les prises d'eau des populations riveraines et des municipalités situées en aval.

Plusieurs personnes sont appelées à intervenir lors d'un déversement majeur mais la difficulté, en ce qui concerne le St-Laurent, c'est que la nappe peut parcourir une dizaine de kilomètres en six heures dans les endroits calmes du lac ou une période plus courte dépendant du vent. Les municipalités et les villes n'ont pas intégré dans leur plan d'urgence la possibilité de déversements maritimes ce qui pourrait ralentir les

interventions. La loi 173 adoptée en décembre 2001 oblige les municipalités à avoir un plan d'urgence. Cependant il n'y a pas d'obligation d'avoir un volet maritime qui inclut les possibilités de déversements.

La Loi sur la Marine Marchande du Canada fut modifiée et comporte maintenant des obligations, pour les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures, à mieux prévenir et intervenir lors de déversements dans le fleuve. Elle a créé un organisme d'intervention, la Société d'Intervention Maritime de l'Est du Canada Ltée (SIMEC), composé des compagnies pétrolières et qui relève de la Garde côtière et de divers intervenants gouvernementaux.

En 2000, Transport Canada a développé une méthode de gestion des risques en matière de pilotage qui pourrait servir à définir les niveaux critiques nécessitant un pilote spécialisé de la Corporation de pilotage maritime à bord des navires dans notre territoire.

Solution : Le problème se situe au niveau du temps nécessaire pour intervenir. Il faut établir un plan d'urgence, adapté au lac Saint-François, à partir des activités que la société civile a le droit et la capacité de faire, plan qui comprendra un plan d'effarouchement des oiseaux aquatiques.

Il faudra mettre sur pied un plan de communication et de sensibilisation de la population pour faire comprendre les limites des interventions possibles. Le plan devra inclure un volet préventif afin de minimiser au maximum les risques de tels accidents.

L'implication de bénévoles formés semblent faire un bout de chemin dans les divers intervenants en cas d'accident.

Représentation pour maintenir la présence de pilotes sur notre partie du fleuve.

Informez et sensibilisez les municipalités et les villes à la possibilité de déversements maritimes et leurs conséquences (soirées d'information, tournée de la Garde côtière canadienne et de la Sécurité civile du Québec, etc). Dans le but qu'elles intègrent un volet maritime dans leurs plans d'urgence.

Faisabilité : Des plans d'urgence existent déjà ailleurs dans le monde.

Environnement Canada possède, pour le Québec, une trentaine d'intervenants formés pour de tels accidents.

Il semble que les responsabilités fédérales et provinciales ne soient pas bien définies sur le terrain (conférence de Crivert le 29 mars 2000)

Un guide d'intervention en cas de déversement en milieu fluvial pour les directions régionales de santé publique du Québec permet une intervention plus éclairée (Guerrier, Philippe et Manon Paul, 2000) .

Partenaires visés : Environnement Canada, ~~Société pour vaincre la pollution (SVP)~~, Stratégie Saint-Laurent (SSL), **Comité ZIP du Haut Saint-Laurent**, ~~les comités ZIP du Québec~~, Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) ~~Ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF)~~, SIMEC, Protection civile du Canada, Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), les citoyens intéressés, les municipalités riveraines, les MRC, Crivert Inc., Société d'observation de la faune ailée du Suroît (SOFA), Le Nichoir, **La Corporation de gestion de la Voie maritime du St-Laurent**, **Société de la faune et des Parcs du Québec (FAPAQ)**, **Sécurité civile du Québec**.

Coût : Information et sensibilisation 25 000\$
Élaboration du plan d'urgence et de communication200 000\$

Échéancier : **Information et sensibilisation des municipalités et des villes** 2000-
Établissement du plan d'urgence adapté et de communication 2003-2005
Formation de bénévoles et d'intervenants 2002-

Indicateur d'atteinte d'objectif :

Mise à jour du plan d'intervention en cas de déversement de produits dangereux de la Garde côtière canadienne et intégration aux plans municipaux
Information de la population sur les procédures.

Références complémentaires :

- la Loi sur la Marine marchande du Canada
- Projet CORVAE de la SVP
- Dodier, Normand (1991), Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Gillespie, D.I., H. Boyd et P. Logan (1991), Des zones humides pour la Planète : Sites Ramsar du Canada, Environnement Canada, Service canadien de la faune.
- Pêches et Environnement Canada (1978), Plan de lutte contre les déversements de produits pétroliers, Rapport soumis au Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent.
- Transports Canada , 1999, Examen ministériel des questions de pilotage demeure en suspens, Rapport au parlement.
- Transports Canada, 2001, La gestion des risques et les Administrations canadiennes de pilotage, Dépliant
- Office des transports du Canada, 1999, Examen du système de pilotage, Rapport au ministre des Transports, ministre des travaux publics et services gouvernementaux Canada, 118 pages.
- Loi sur la sécurité civile # 173
- Miller, Lynn, doctorat en cours, Les oiseaux lors d'un déversement majeur au lac Saint-François, UQAM.
- Guerrier, Philippe et Manon Paul, 2000, Guide d'intervention en cas de déversement en milieu fluvial pour les directions régionales de santé publique du Québec, Institut national de santé publique du Québec-direction des risques biologiques, environnementaux et occupationnels, 49 pages.

- www.slv2000.qc.ec.gc.ca/bibliotheque/centre_docum/phase3/guide_deversement/accueil_f.htm
- www.inspq.qc.ca/cse/pub/doc/text26.htm
- www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/html/deversements.html