

De : [Belounis, Arezki](#)
A : [Grenier, Geneviève](#)
Cc : [Clément, Anne](#); [Vallée, Paul-Denis](#); [catherine.gaudette](#)
Objet : question du bape.
Date : 15 janvier 2021 09:25:56
Pièces jointes : [IMO-guidelines-for-a-structure-of-an-integrated-system-of-contingency-pl...pdf](#)
[tp15385f_1_-1.pdf](#)

Bonjour Mme Grenier

Veuillez trouver ci-dessous la réponse de TC pour votre question portant sur le projet Énergie Saguenay de GNLQ.

Question du BAPE

En réponse à une question de la commission portant sur sa capacité d'intervention en cas d'urgence sur un méthanier circulant sur la rivière Saguenay, la Société d'intervention de l'est du Canada (ECRC-SIMEC) précisait :

« ECRC-SIMEC a une capacité d'intervention pour les déversements de produit pétrolier seulement. Les produits volatils, dont les gaz naturels liquéfiés, ne sont pas considérés comme

étant des « produits pétroliers » au sens de la convention MARPOL ».

« Nous n'interviendrons pas pour contenir et récupérer un déversement (fuite) de la cargaison d'un méthanier soit du gaz naturel liquéfié ». (DQ36.1)

- Pouvez-vous expliquer à la commission quelles sont les exigences spécifiques en matière de sécurité qui s'appliquent pour intervenir en cas d'un accident impliquant un méthanier avec un déversement de gaz naturel liquéfié ?

Réponse de TC

- Considérant que les « exigences spécifiques en matière de sécurité » comme demandé ci-dessus sont d'ordre maritime, alors il n'existe présentement aucune disposition ou exigence réglementaire envers les organismes d'intervention (agrée par TC) à intervenir à un incident de GNL. Les OI (organismes d'intervention) sont accrédités pour intervenir à des déversements d'hydrocarbures et utilisent la liste de produits pétroliers de l'annexe 1 de MARPOL comme références.
- Obligation pour les navires
En plus de s'assurer de la conformité des navires à toutes les obligations s'appliquant aux navires selon leurs catégories et en vertu des diverses conventions applicables, , TC s'assure qu'en matière de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires que le navire est détenteur d'une copie valide de l'attestation de conformité délivrée à la compagnie (armateur) et d'un certificat de gestion de la sécurité en vertu de la convention SOLAS de 1974, Règle IX/4, Code ISM.

Le code ISM prévoit les dispositions suivantes :

- **7 Opérations à bord**

La compagnie devrait établir des procédures, plans et consignes, y compris des listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord qui concernent la sécurité du personnel et du navire et la protection de l'environnement. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et être assignées à un personnel qualifié.

- **8 Préparation aux situations d'urgence (OMI, Resolution A.1072 (28) adoptée le 4 décembre 2013, REVISED GUIDELINES FOR A STRUCTURE OF AN INTEGRATED SYSTEM OF CONTINGENCY PLANNING FOR SHIPBOARD EMERGENCIES)**

8.1 *La compagnie devrait identifier les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord et établir les procédures à suivre pour y faire face.*

8.2 *La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.*

8.3 *Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.*

- *Le paragraphe ci-dessous est un extrait du Rapport d'examen TERMPOL visant le projet Kitimat LNG (rapport joint pour votre référence)*

Règlements et cadres relatifs à la préparation et à l'intervention en cas de déversement de GNL

La *Loi sur la gestion des urgences* décrit les responsabilités du gouvernement fédéral et de Sécurité publique Canada en situation d'urgence. Ce dernier est chargé :

- d'assumer un rôle de premier plan en matière de gestion des urgences au Canada en coordonnant, au sein des institutions fédérales et en collaboration avec les gouvernements provinciaux et d'autres entités, les activités de gestion des urgences;
- d'établir des principes, programmes et autres mesures relativement à la mise en oeuvre des plans de gestion des urgences;
- de conseiller les institutions fédérales à ce sujet.

Les organismes fédéraux apportent une assistance en cas de déversement, et un organisme responsable est désigné pour chaque type d'urgence environnementale. L'article 180(1) de la *LMMC de 2001* et la *Loi sur les Océans* confèrent à la GCC le pouvoir d'agir en tant qu'organisme fédéral chargé de veiller à l'intervention adéquate de la GCC ou de la partie responsable (le pollueur) pour tous les incidents de pollution causés par des navires ou d'origine inconnue dans les eaux de compétence canadienne.

Lorsque le pollueur est connu, et il est apte et disposé à intervenir, la GCC l'avise de ses responsabilités en vertu de la *LMMC de 2001*. Toutefois, si le pollueur est inconnu, ne veut pas intervenir ou n'a pas la capacité de le faire, la GCC assume la gestion globale de

l'incident. Dans tous les cas, le personnel d'intervention environnementale de la GCC veillera à ce qu'une intervention adéquate soit mise en œuvre.

Veuillez recevoir nos sincères salutations.

Arezki Belounis

Inspecteur en Sécurité Maritime, Cargaisons et prévention de la pollution
Transports Canada / Gouvernement du Canada
401-1550, avenue d'Estimauville Québec (Québec), G1J 0C8
arezki.belounis@tc.gc.ca / Tél : 418-648-7637 / Télécopieur: 418-648-3790 / ATS : 1-888-675-6863

Marine Safety Inspector / Cargoes and pollution prevention
Transport Canada / Government of Canada
401-1550, d'Estimauville Ave. Quebec (Quebec), G1J 0C8
arezki.belounis@tc.gc.ca / Tel : 418-648-7637 / Facsimile: 418-648-3790 / TTY : 1-888-675-6863