

CRÉATIVITÉ ET SAVOIR-FAIRE au service de l'industrie maritime



Transport maritime d'hydrocarbures Mythes et réalité



Quelques chiffres (2004 à 2011)

Tonnages des ports du Saint-Laurent:

- 120 millions de tonnes

Trafic relativement stables (2004 à 2013):

- 1 580 passages de navires citernes

Hydrocarbures:

- 23 millions de tonnes

Québec:

- 14 millions de tonnes

Montréal:

- 7 millions de tonnes



Source: IMTT-Québec

Légende

- Québec
- Autres provinces canadiennes
- États-Unis
- Limite interprovinciale
- Limite internationale et inter-état

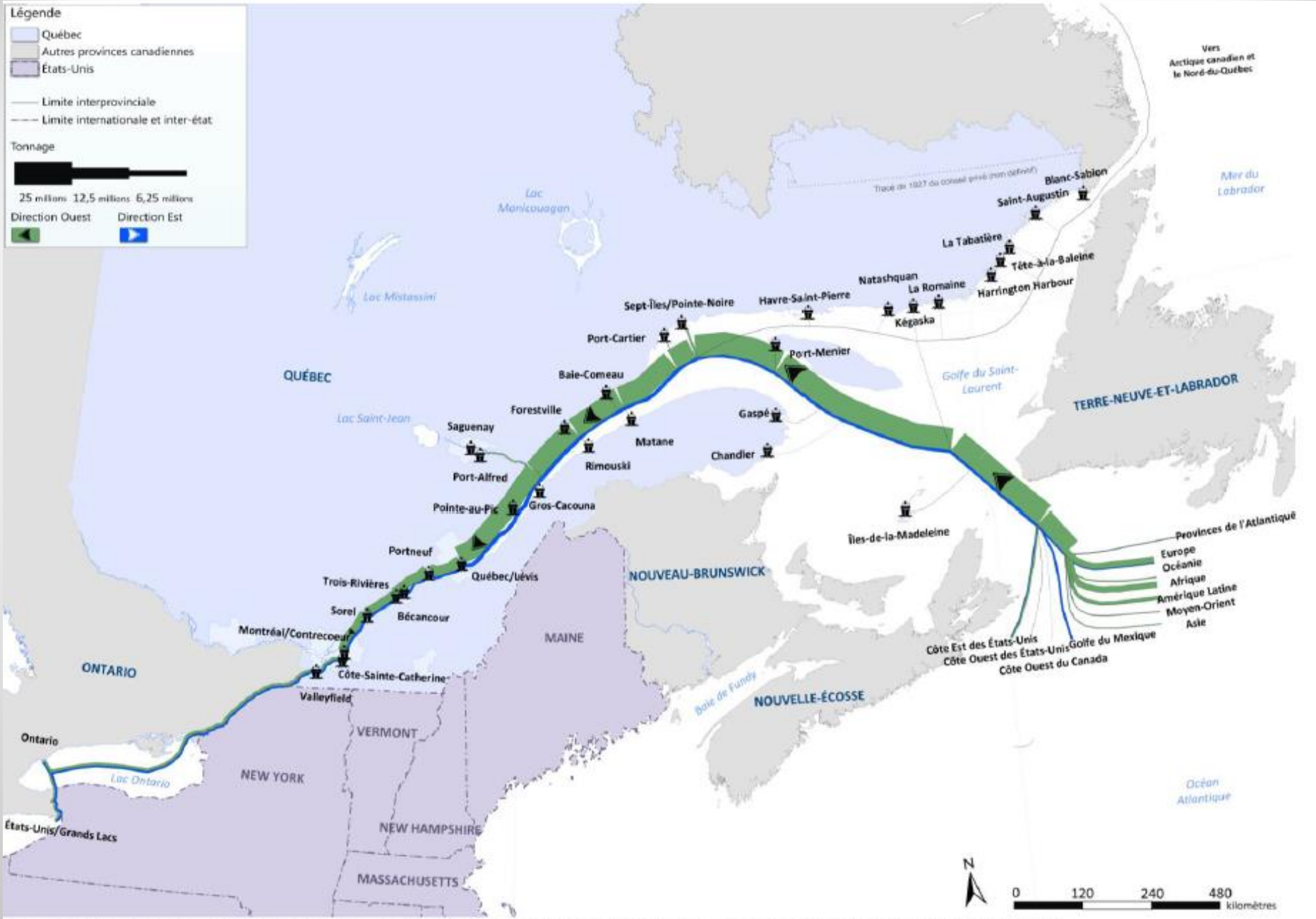
Tonnage

25 millions

12,5 millions

6,25 millions

Direction Ouest Direction Est



Source: Analyse de CPCS à partir de données de Statistique Canada (StatCan 54-205-XWF) et USA Trade online (US Census Bureau). Projection cartographique exprimée en coordonnées UTM.

Évolution du trafic et des déversements



[Source: Fearnresearch 1970-1989, Lloyds List Intelligence 1990-2012]



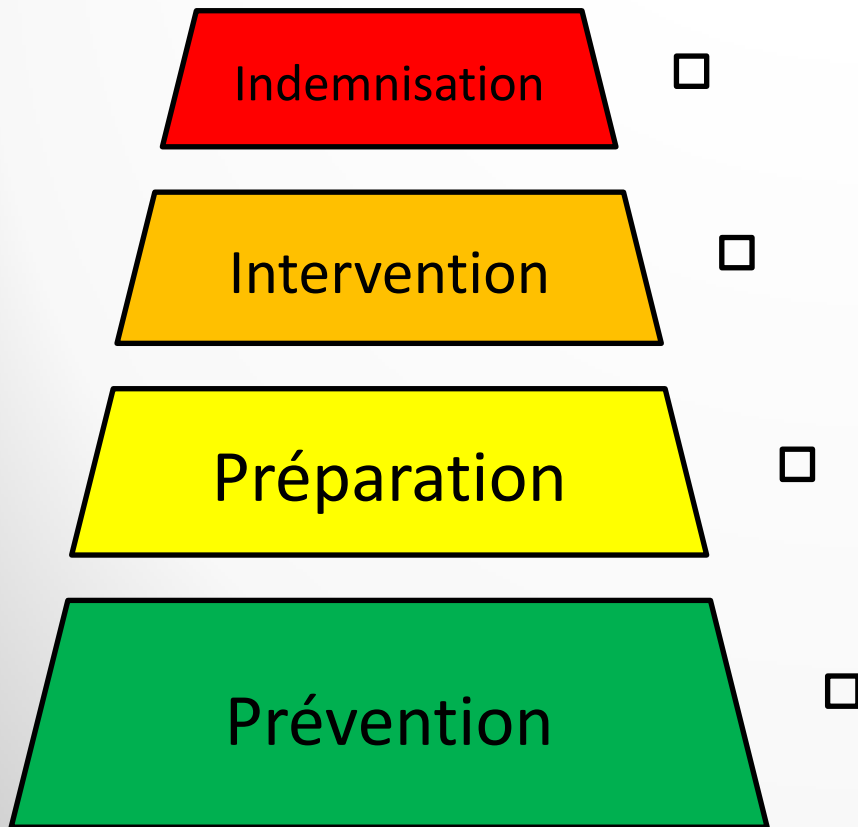
Incidents de pétroliers au Québec de 1981 à aujourd'hui

- 3 pétroliers réputés perte totale
 - 1981 - *Hudson Transport* (incendie à bord)
 - 1990 – *Rio Orinocco* (panne moteur et échouement)
 - 1990 – *Enerchem Fusion* (échouement)
- Autre incident
 - 1988 – *Czantoria* (heurte)



Fonctionnement du régime

Structure



Intervenants

- Pollueurs (armateurs)
 - SIMEC
 - Assureurs
- Expéditeurs (compagnies pétrolières)
- Gouvernement du Canada
 - Transports Canada
 - Garde côtière canadienne
 - Environnement Canada
 - Caisse d'indemnisation
- Gouvernement du Québec
 - Environnement
 - Sécurité publique
- Municipalités
- FIPOL (1,312 milliard de dollars)

Principales améliorations envisagées

- Augmentation des inspections des navres-citernes étrangers (**Transports Canada**)
 - Objectif 100 % des navires
- **Plans d'interventions localisées (Transports Canada)**
 - Adapter la préparation en fonction des risques et de la sensibilité des différents milieux
- Recherche et développement
 - Recherches accrues sur les produits pétroliers
 - Recherches sur les méthodes de recouvrement et de nettoyage
- **Obstacles juridiques pour autres mesures d'intervention (Environnement Canada)**
 - Permettre à la GCC d'autoriser l'utilisation de dispersant/brûlage
- Limites d'indemnisation de la *Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires* (**Transports Canada**)
 - Actuellement : Couverture supplémentaire – **Max 165 millions de dollars**
 - Objectif : Couverture supplémentaire - **Illimitée**

Améliorations supplémentaires suggérées

- Pratiquer, améliorer et développer les techniques d'intervention
 - Exercices pratiques de récupération d'hydrocarbures
 - Conditions climatiques difficiles (froid, neige, glace, vent, courants, vagues)
 - Tester et développer les équipements d'intervention, brûlage, dispersants
 - Participer activement avec les projets de développement au niveau international



Améliorations supplémentaires suggérées

- Financement de la R&D par la Caisse d'indemnisation
 - Réduction des réclamations
 - Amélioration des connaissances
 - Meilleur repérage et prédiction de l'évolution des nappes
 - Techniques de récupération et de nettoyage éprouvées et améliorées

SUBCHAPTER IV—OIL POLLUTION RESEARCH AND DEVELOPMENT PROGRAM

§ 2761. Oil pollution research and development program

(a) Interagency Coordinating Committee on Oil Pollution Research

(1) Establishment

There is established an Interagency Coordinating Committee on Oil Pollution Research (hereinafter in this section referred to as the "Interagency Committee").

(2) Purposes

The Interagency Committee shall coordinate a comprehensive program of oil pollution research, technology development, and demonstration among the Federal agencies, in cooperation and coordination with industry, universities, research institutions, State governments, and other nations, as appropriate, and shall foster cost-effective research mechanisms, including the joint funding of research.

Source: US Government – Title 33. Chap. 40

Améliorations supplémentaires suggérées

- Dépenses d'indemnisation admissibles
 - Nettoyage
 - Pertes économiques
 - **Dommages à l'environnement (à renforcer)**

(d) Measure of damages

(1) In general

The measure of natural resource damages under section 2702(b)(2)(A) of this title is—

(A) the cost of restoring, rehabilitating, replacing, or acquiring the equivalent of, the damaged natural resources;

(B) the diminution in value of those natural resources pending restoration; plus

(C) the reasonable cost of assessing those damages.

Source: US Government – Title 33. Chap. 40. Art. 2706

Dommages à l'environnement

1.4.12 Une indemnisation est prévue au titre du coût des mesures de remise en état raisonnables visant à accélérer le processus naturel de rétablissement à la suite du dommage à l'environnement. Une participation aux coûts des études de suivi écologique est possible à condition que ces études se rapportent à un dommage qui relève de la définition de dommage par pollution énoncée dans les Conventions, y compris les études destinées à établir la nature et l'étendue du dommage à l'environnement causé par un déversement d'hydrocarbures et à déterminer si les mesures de remise en état sont nécessaires et réalisables.

Source: FIPOL

Améliorations supplémentaires suggérées

- Règlement entre BP et le gouvernement américain (18,7 milliards sur 17 ans)*
 - 5,5 milliards pour les pénalités civiles sous le *Clean Water Act*
 - 4,9 milliards pour les pertes économiques et autres réclamations faites par les cinq États limitrophes
 - 1 milliard pour les réclamations faites par les autres gouvernements locaux
 - **7,1 milliards pour les dommages écologiques**
 - **0,23 milliard comme réserve future pour autres dommages écologiques**



* Source: BP – Traduction Innovation maritime

Et les municipalités?

Loi et Politique de sécurité civile du Québec



Source: Ville de Saint-Jérôme



Source: Multirisques



Source: LaPresse

Et les municipalités?

- Déversement d'hydrocarbures :

Degré de connaissance du Régime

**Considération de l'aléa
et de leur vulnérabilité**

Connaissance et capacité à faire face aux conséquences

Et les municipalités?

- L'aléa:
 - Convention internationale et Loi fédérale = POLLUEUR PAYEUR
 - Pollueur responsable des opérations de nettoyage avec l'aide de sous-traitants sous la supervision de la GCC
- Les conséquences sur la municipalité:
 - Sécurité civile

Et les municipalités : État de préparation

Un regroupement en 4 catégories:

- Grandes municipalités
- Municipalités de taille moyenne
- Petites municipalités
- Municipalités avec générateur de risques sur leur territoire

Réalité

- La pollution par les pétroliers diminue malgré l'augmentation du transport maritime d'hydrocarbures (dans le monde)
- Sur le Saint-Laurent, le nombre de navires-citernes a été relativement stable entre 2005 et 2013
- Régime canadien contre la pollution maritime d'hydrocarbures est efficace
 - Nombre réduit de déversements
 - Conséquences limitées des déversements
- Le gouvernement du Canada procède à des améliorations majeures
- Des améliorations supplémentaires pourraient être apportées
- Les municipalités doivent mieux connaître le Régime canadien

Questions?



Nicolas Parent

nparent@imar.ca

Guy Dufour

dufourg@cndf.qc.ca