



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Le 20 septembre 2020

Mme Mireille Lapointe  
Gestionnaire de projets  
Agence d'évaluation d'impact du Canada  
901-1550, avenue D'Estimauville  
Québec (Québec) G1J 0C1

Votre référence : numéro de dossier 5538

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 31 août 2020, demandant l'avis final de Transports Canada, Sûreté et sécurité maritime (TCSSM) dans le cadre du processus d'évaluation environnementale du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur.

TCSSM participe à l'analyse du projet Contrecoeur et de ses effets en tant que ministère expert du gouvernement fédéral pour les travaux reliés à la sécurité maritime.

Vous trouverez en annexe 1 notre avis final concernant le projet et en annexe 2, une compilation de nos commentaires relatifs au projet. Cet avis final concerne donc exclusivement les opérations de chargement et de déchargement des navires ainsi que la sécurité des navires et de la navigation.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

<Original signé par>

—  
Mélanie Morier  
Directrice régionale, Sécurité et sûreté maritimes, région du Québec  
Transports Canada



Transports  
Canada

Transport  
Canada

## Annexe 1 : Avis final de Transports Canada, Sûreté et sécurité maritime (TCSSM) – Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

1. Est-ce que l'information présentée par le promoteur sur le projet en lien avec les domaines d'expertise ci-dessus est décrite et documentée de façon adéquate et suffisante? Veuillez expliquer votre réponse et préciser, le cas échéant, les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude. Expliquez si ces lacunes et incertitudes peuvent influencer votre avis et dans quelle mesure.

Selon notre domaine d'expertise, l'information présentée par le promoteur est assez documentée et suffisante.

2. Veuillez préciser si des infrastructures, des aménagements, des activités ou autres peuvent générer des risques en lien avec vos domaines d'expertise. Dans l'affirmative, veuillez décrire ces risques et préciser quelles mesures devraient être mises en place pour les réduire ou les éliminer.

Voir sections 2.2, 3.1, 3.2, 6.3.4 et 6.6.2 de l'annexe 2

3. Veuillez fournir votre avis sur les mesures de protection, les protocoles préliminaires d'intervention en cas d'urgence ou les plans de mesures d'urgence préliminaires proposés par le promoteur. Sont-ils adéquats et suffisants pour réduire les risques d'accidents ou de défaillances ou leurs conséquences? Veuillez expliquer votre réponse et proposer d'autres mesures, le cas échéant.

Voir section 6.6.2

4. Parmi les mesures proposées pour réduire les risques d'accidents et de défaillances ou leurs conséquences, veuillez identifier celles que vous considérez comme des mesures clés. Veuillez proposer des correctifs (au besoin) ou recommander toutes autres mesures que vous jugez essentielles et qui n'auraient pas été proposées par le promoteur.

Voir section 2.2



Transports  
Canada

Transport  
Canada

5. Est-ce que Transports Canada a des préoccupations concernant les effets que l'environnement pourrait avoir sur le projet (par exemple, l'effet des vagues ou de la glace sur les infrastructures portuaires et les navires) ? Si tel est le cas, veuillez expliquer vos préoccupations et identifier les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude.

Selon l'information soumise par le promoteur et notre domaine d'expertise, Transports Canada, Sûreté et sécurité maritime (TCSSM) n'a pas de préoccupation sur ce sujet. Les nouvelles installations auront la même vocation que les installations existantes au port de Montréal. De plus, ces nouvelles installations accueilleront les mêmes navires fréquentant actuellement les installations portuaires de Montréal.



## Annexe 2 : Recommandations de Transports Canada, Sûreté et sécurité maritime (TCSSM) - Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

Composantes sélectionnées par TCSSM en références aux sections de l'étude environnementale de l'AEIC		Recommandations de TCSSM
2.2. Autres moyens de réaliser le projet	L'aménagement des postes à quai ; emplacement, orientation, configuration et construction	Cette nouvelle installation devrait être construite de sorte à minimiser les effets sur les courants et les glaces en période hivernale.  La pente du quai et de la zone de manutention des conteneurs ne devrait pas être orientée vers le fleuve afin de prévenir les déversements de contaminants vers le fleuve.
	Les systèmes de chargement des navires	Pas de commentaires. Ces systèmes de chargement des navires sont déjà réglementés.
	Les zones de transbordement, d'entreposage et de manutention pour des marchandises de tout genre notamment, vrac solide, vrac liquide, cargo général, conteneurs et autres types de marchandises	Une zone d'entreposage devrait être désignée pour les conteneurs de marchandises dangereuses avec possibilité de ségrégation. Une évaluation de risque devrait être effectuée en ce sens en tenant compte des opérations des installations de YARA Canada présentes sur le site.  Ces installations sont spécialisées dans la manutention des engrais agricoles (Nitrate d'ammonium).  La pente du quai et de la zone de manutention des conteneurs ne devrait pas être orientée vers le fleuve afin de prévenir les déversements de contaminants vers le fleuve.
3.1 Composantes du projet	Tous les quais prévus et toute l'infrastructure connexe, notamment leur superficie, leur taille et leur emplacement, ainsi que leur orientation par rapport aux terminaux existants	Des équipements de sécurité (bouées de sauvetage, extincteurs et équipements de lutte contre incendie/pollution, etc.) devraient être prévus pour cette nouvelle installation.  Des moyens de rétention des eaux contaminées ou de lutte contre incendie devraient être envisagés.
	Les zones de manœuvre des navires, le chenal d'accès, les zones d'ancrage	Au besoin, des aides à la navigation devraient être installées pour cette nouvelle installation.



	Les ouvrages permanents et temporaires liés au dragage y compris les sites de dépôt en milieu aquatique ou terrestre (le cas échéant), ou les bassins d'assèchement, si requis (en indiquant la taille, l'emplacement, le type et le volume de sédiments à entreposer et le niveau de contamination)	Les ouvrages temporaires et les activités de dragage nécessaires à la réalisation du projet sur l'eau devraient être communiqués à travers des avis aux navigateurs.
	Les aires de transbordement, d'entreposage et de manutention pour des marchandises de tout genre : vrac solide, vrac liquide, cargo général et conteneurs incluant les infrastructures de service, d'alimentation en électricité, les surfaces de travail et les équipements	Une zone d'entreposage devrait être désignée pour les conteneurs de marchandises dangereuses avec possibilité de ségrégation. Une évaluation de risque devrait être effectuée en ce sens en tenant compte des opérations des installations de YARA Canada présentes sur le site actuel du terminal de Contrecoeur.
	Les ouvrages temporaires nécessaires à la construction du projet	Les ouvrages temporaires et les activités de dragage nécessaires à la réalisation du projet sur l'eau devraient être communiqués à travers des avis aux navigateurs.
3.2 Activités liées au projet	La circulation maritime, y compris l'augmentation prévue de la circulation dans les eaux du port (notamment le nombre, le type, la taille, la vitesse de circulation, le tonnage et la capacité des navires, ainsi que l'horaire d'opération du terminal maritime, et l'augmentation du trafic, par rapport au trafic actuel)	Afin d'éviter des accidents, la circulation maritime autre que commerciale devrait être restreinte à proximité de la nouvelle installation spécialement lors des opérations de chargement et de déchargement.  En raison de la forte voilure de ces navires, une vitesse maximale de vent devrait être déterminée pour les accostages/appareillages et arrêts des chargements et des déchargements.
	Les activités de ravitaillement des navires	Les activités de ravitaillement des navires devraient figurer dans le manuel d'exploitation de la nouvelle installation.
	Les opérations liées au transbordement, à l'entreposage et à la manutention des marchandises en précisant notamment le type et les quantités de marchandises qui y seront transbordées	En matière d'entreposage, de transbordement de marchandises dangereuses conteneurisées, le promoteur devrait établir un inventaire de celles-ci : <ul style="list-style-type: none"><li>• Quantité maximale autorisée à entreposer sur les lieux</li><li>• Classe selon IMDG<sup>1</sup> Code de chaque cargaison dangereuse conteneurisée.</li></ul>



Transports  
Canada

Transport  
Canada

		<p>Une zone d'entreposage devrait être désignée pour les conteneurs de marchandises dangereuses avec des possibilités de ségrégation ainsi qu'une zone pour les marchandises dangereuses avariées, indiquant les moyens de disposer de cette cargaison.</p> <p>En matière de manutention et d'entreposage des cargaisons dangereuses conteneurisées, une évaluation de risque devrait être effectuée en tenant compte des opérations des installations de YARA Canada présentes sur le site actuel du terminal de Contrecoeur.</p>
	La gestion des déchets, des résidus de cargaison et matières dangereuses	<p>Un plan de gestion de ces déchets, ainsi que des déchets internationaux provenant des navires, devrait être développé pour cette nouvelle installation.</p> <p>Au besoin, une zone devrait être dédiée à l'entreposage des marchandises dangereuses avariées.</p>
6.3.4 Autres composantes ; valorisées	La navigation, y compris, s'il y a lieu, la distinction entre les divers types de navigation et d'embarcations (commerciaux, récréatifs, traditionnels), en tenant compte de ces distinctions dans les descriptions et l'évaluation des effets,	Afin d'éviter des accidents, la circulation maritime autre que commerciale devrait être restreinte à proximité de la nouvelle installation spécialement lors des opérations de chargement et de déchargement.
	Les effets de l'augmentation de la circulation maritime sur les usages	Afin d'éviter des accidents, la circulation maritime autre que commerciale devrait être restreinte à proximité de la nouvelle installation spécialement lors des opérations de chargement et de déchargement.
6.4 Atténuation	Le plan de protection de l'environnement et le système de gestion de l'environnement	Un plan de protection de l'environnement et un système de gestion de l'environnement devraient être développés pour la nouvelle installation.
		<p>Le promoteur devrait mentionner s'il a l'intention d'équiper ses infrastructures d'installations de traitement des eaux de ballast (noter que selon la réglementation actuelle, ceci n'est pas une obligation). La gestion des eaux de ballast par les navires est réglementée. TCSSM en assure le contrôle actuellement.</p> <p>D'ici au 8 sept. 2024, tous les navires doivent être équipés d'un système de traitement des eaux de ballast.</p>



6.6.2 Effets des accidents ou défaillances possibles	Risques d'accidents et défaillances (en tenant compte de la durée de vie des différentes composantes du projet, le promoteur devra déterminer la probabilité d'accidents et de défaillances liés au projet, y compris les pires scénarios crédibles, et donner une explication de la façon dont ces événements ont été définis)	Un plan de mesure d'urgence doit être développé pour la nouvelle installation en consultation avec les autorités concernées en tenant compte : <ul style="list-style-type: none"><li>• Des nouvelles activités et de celles existantes/riveraines et de la population riveraine</li><li>• De la quantité maximale et des classes de marchandises dangereuses autorisées sur les lieux.</li></ul> Ce plan de mesures d'urgence devrait être connu des employés, et une formation en la matière devrait leur être offerte le cas échéant.
	Conséquences possibles (incluant les effets environnementaux définis à l'article 5 de la LCÉE 2012) (cette évaluation devra inclure la définition de l'ampleur d'un accident ou d'une défaillance, y compris la quantité, le mécanisme, le taux, la forme et les caractéristiques des contaminants et autres matières susceptibles d'être rejetés dans l'environnement, en cas d'accident ou de défaillance, et qui risquent d'entraîner un effet environnemental négatif aux termes de l'article 5 de la LCÉE 2012)	
	Mesures de protection (protection établie pour se protéger contre de tels événements)	
	Mesures d'urgence (procédures d'intervention d'urgence en place dans l'éventualité où un accident ou une défaillance surviendrait. Les procédures d'intervention d'urgence devront décrire le lien avec les autorités municipales, provinciales et fédérales et les mécanismes de transmission d'alerte)	



Transports  
Canada

Transport  
Canada

---

<sup>i</sup> International Maritime Dangerous Goods Code