

PORTS POUR PETITS BATEAUX

RÉGIONS DES MARITIMES ET DU GOLFE

SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT



PPB - ADMINISTRATION PORTUAIRE SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Introduction

Politique environnementale

Plan de gestion de
l'environnement

Procédures d'urgence

Liste de vérification -
inspection env. d'un port

Rapport de vérification
environnementale annuelle

Lignes directrices-systèmes
de carburant et de stockage

Permis de stockage et de
distribution de carburant

Permis général

INTRODUCTION

DÉVELOPPEMENT DURABLE ET GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

En 1995, le gouvernement du Canada établissait le poste de commissaire à l'environnement et au développement durable. Par la suite, on a demandé aux ministères fédéraux d'établir des stratégies de développement durable soumis à une vérification par le commissaire. Pour satisfaire à la composante environnementale de la stratégie de développement durable du MPO, la Direction des ports pour petits bateaux – Régions des Maritimes et du Golfe (PPB) a élaboré un **système de gestion de l'environnement (SGE)** pour faciliter la gestion environnementale de ses propriétés portuaires. Le SGE est un outil qui encadre les pratiques, les procédures et les processus permettant de gérer le plan d'action environnementale et la documentation afférente. Il facilite la communication et l'évaluation systématiques de la performance sur le plan environnemental et fournit un système de vérification pour assurer le suivi, la gestion et l'amélioration de la performance environnementale.

Le SGE–PPB vise à servir de guide facile d'utilisation pour aider les administrations portuaires (AP) à gérer les aspects les plus communs et importants de la gestion de l'environnement dans les propriétés louées de PPB. Les sections ci-dessous sont incluses en tant que composantes du SGE.

- Politique environnementale (PPB et AP)
- Plan de gestion de l'environnement
- Procédures d'urgence
- Liste de vérification des inspections environnementales des ports
- Rapport de vérification environnementale
- Annexe A – Directives pour les systèmes de ravitaillement en carburant et de gestion des huiles usées
- Annexe B – Stockage de carburant et permis de distribution
- Annexe C – Permis général

Bien que le SGE corresponde à une exigence législative, il comporte aussi de nombreuses caractéristiques positives éprouvées qui devraient permettre aux AP d'économiser du temps et de l'argent et de limiter les responsabilités civiles pour leur conseil d'administration. Un SGE approuvé et respecté dans les ports présente notamment les avantages suivants :

- il aide PPB aussi bien que les AP à protéger le milieu marin et à fournir un lieu de travail plus propre et plus sain aux pêcheurs et aux autres utilisateurs du port;
- il abaisse les coûts opérationnels assumés par les AP en cas de fuite de carburant, de déversement ou de tout autre accident qui touche l'environnement;
- il devient un outil de communication important qui encourage tous les utilisateurs des ports à suivre des procédures respectueuses de l'environnement;
- il témoigne de l'engagement pris par les AP en vue de protéger l'environnement et fournit donc une défense de « diligence raisonnable » dans les cas d'infraction ou les situations d'urgence;
- il donne l'exemple d'une ressource publique bien gérée et aide à faire naître un sentiment de fierté communautaire;
- il fournit des directives claires aux utilisateurs du port et énonce les conditions dans lesquelles diverses activités peuvent être réalisées;
- il est censé abaisser les futures primes d'assurance des AP.

CONCEPTS LIÉS À LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Développement durable/Conservation des ressources

Le concept du développement durable est fondé sur la compréhension du fait que l'on peut poursuivre les activités de développement, mais pas dans n'importe quelles conditions. Le développement durable garantit que l'environnement ne sera pas « hypothéqué » au cours du processus de développement. Selon ce concept, on doit examiner les conséquences plus larges de nos actes et essayer de préserver l'intégrité de l'environnement comme objectif prioritaire. Un aspect qui fait partie intégrante du développement durable est la conservation des ressources. À cette fin, on doit examiner et évaluer l'impact sur l'environnement de certains produits et services avant de les utiliser. Le recyclage est maintenant monnaie courante dans nos collectivités – la réutilisation des produits au lieu de leur élimination et l'emploi restreint de produits ou services « non écologiques » sont les deux autres axes de la règle des trois R qui assure la conservation des ressources – **réduire, réutiliser et recycler**.

Prévention de la pollution

La pollution désigne l'entrée d'une substance étrangère dans un environnement (eau, sol et/ou air), qui rend cet environnement hostile aux créatures vivantes. Il en coûte beaucoup moins cher de prévenir la pollution que d'avoir à gérer ses conséquences. Par exemple, la décontamination est généralement très coûteuse et dans bien des cas, c'est trop peu, trop tard. Avec le concept de la prévention de la pollution, on doit se poser la question : « Y a-t-il un autre moyen qui me permettrait de faire cela tout en causant moins de dommage, sinon aucun, à l'environnement? ». Prévenir la pollution peut être aussi simple que d'utiliser un produit biodégradable, comme la peinture au latex au lieu d'une peinture à l'huile. En adoptant une approche de prévention de la pollution, on peut économiser de l'argent, préserver l'environnement et réduire le risque de non-conformité sur le plan environnemental.

Principe du pollueur-payeur

Un environnement propre et sain est nécessaire au maintien de notre qualité de vie. En tant que ressource publique, nous avons tous intérêt à protéger notre environnement. La plupart des règlements en matière d'environnement reconnaissent que ce sont les humains qui causent la pollution; on peut donc être tenu responsable des dommages que l'on cause à l'environnement. Les parties responsables de la pollution doivent veiller à la décontamination et payer des amendes, qui serviront à couvrir les coûts engagés et inciteront les pollueurs à éviter toute négligence future.

Diligence raisonnable

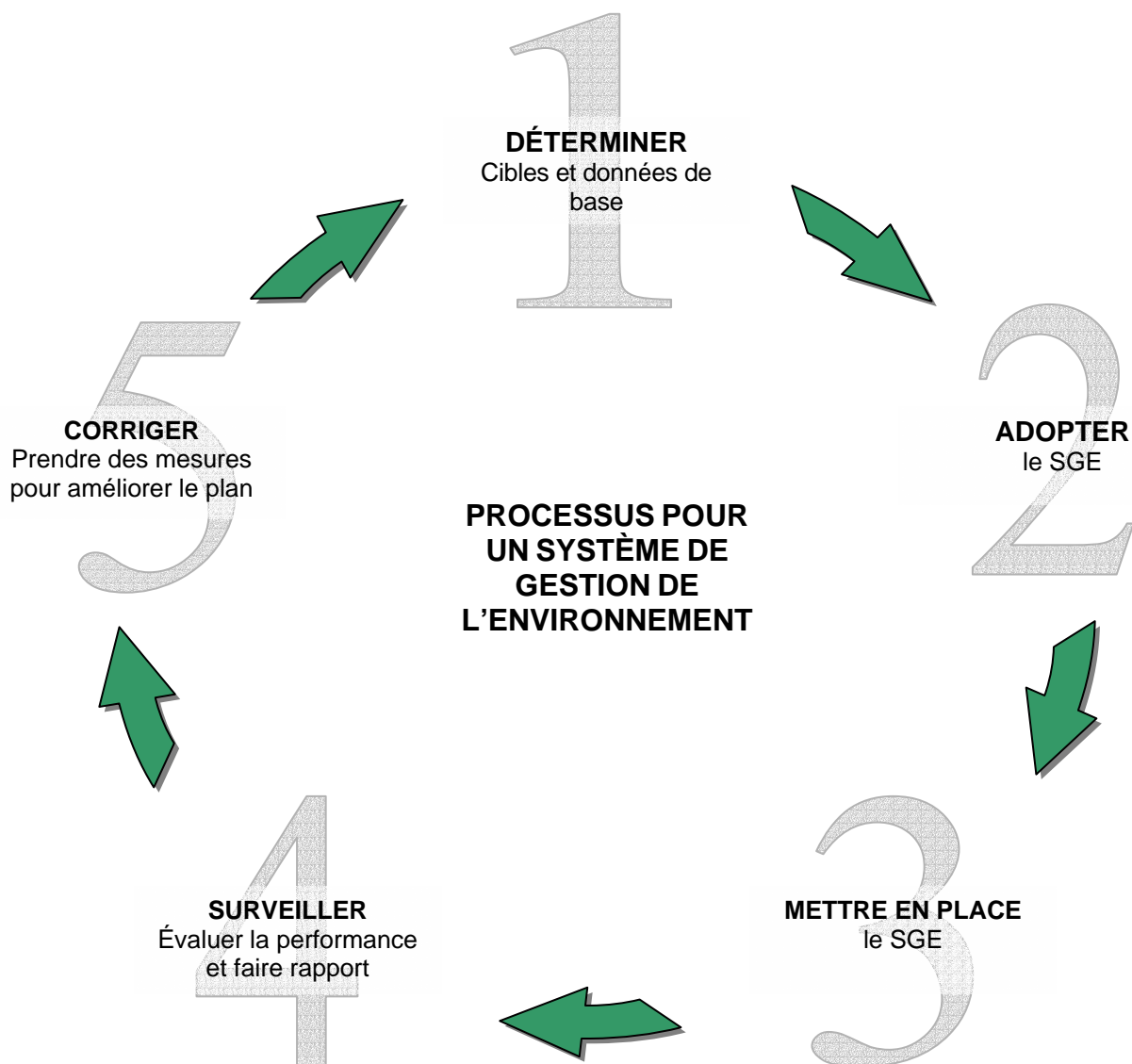
Il arrive parfois des accidents, mais il faut être conscient que si des personnes occasionnent des dommages à l'environnement, même par accident, elles peuvent être tenues légalement responsables. En cas d'accident (p. ex., un déversement d'hydrocarbures ou de carburant dans l'eau), la façon la moins coûteuse d'éviter les poursuites judiciaires est de prouver que l'on a pris « toute les précautions nécessaires et appropriées, compte tenu des circonstances ». C'est ce que l'on appelle la défense basée sur la « diligence raisonnable » et la considération la plus importante dans l'établissement de ce type de défense est de commencer dès maintenant! L'utilisation d'un SGE par les administrations portuaires représente un engagement important envers l'établissement d'une défense basée sur la diligence raisonnable. En faisant connaître leur engagement à mettre en place une mentalité de « diligence raisonnable » partout dans le port, les AP rendent service à leurs utilisateurs et à leurs membres. Elles réduisent au minimum la probabilité de poursuites en justice pour des infractions liées à l'environnement, tout en favorisant la sensibilisation, qui permettra de réduire les impacts advenant un accident.

Amélioration continue

Le concept de l'amélioration continue signifie que nous déterminons où nous en sommes maintenant et établissons des cibles d'amélioration pour l'avenir. Lorsqu'une AP met en place son SGE, elle établit les données de base relatives aux enjeux environnementaux et aux impacts potentiels (p. ex., quel est le volume de déchets produits, quelles quantités d'eaux usées sont rejetées, combien y a-t-il eu de déversements?) Une fois que ces données sont établies, on peut prendre des mesures pour améliorer la performance en environnement d'année en année.

Surveillance, production de rapports et mesures correctives

La surveillance, la production de rapports et les mesures correctives « vont de pair » avec l'amélioration continue. Une fois qu'il a établi les données de base, le gestionnaire du port peut mener des inspections pour évaluer si les objectifs fixés dans le SGE sont atteints. Le gestionnaire peut produire des rapports périodiques adressés aux directeurs de l'AP, qui à leur tour peuvent prendre des décisions sur de nouvelles règles et procédures qui permettront de « corriger le tir » afin d'aider à la poursuite des objectifs du SGE.



POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

DIRECTION DES PORTS POUR PETITS BATEAUX

PÊCHES ET OCÉANS CANADA

La Direction générale des ports pour petits bateaux (PPB) souscrit à la stratégie de développement durable du ministère des Pêches et des Océans et respectera les principes directeurs énoncés ci-dessous dans ses activités en matière d'environnement. Les cadres supérieurs et tous les employés de PPB doivent intégrer ces principes à leurs activités courantes.

Principes directeurs de la gestion de l'environnement

Les principes ci-dessous visent à orienter l'intégration d'un système de gestion de l'environnement (SGE) au cadre de gestion actuel du Programme des ports pour petits bateaux afin de garantir que les responsables du Programme mènent leurs activités d'une façon respectueuse de l'environnement.

Les principes ci-dessous s'appliquent à tous les ports, que ceux-ci soient administrés par la Direction générale des PPB ou par d'autres intervenants. Cette politique se veut dynamique et est mise à jour chaque fois que la réglementation et les politiques en matière d'environnement sont modifiées.

1. Les responsables du Programme des PPB élaboreront et tiendront à jour des techniques de gestion de l'environnement appropriées, comprenant des activités de planification, de coordination, de surveillance et de production de rapports. Ces techniques seront intégrées au processus de gestion régulier des PPB.
2. Les responsables du Programme des PPB s'emploieront à élaborer et à mettre en œuvre des systèmes de gestion de l'environnement (PGE) dans tous leurs ports de pêche importants d'ici l'an 2001.
3. Les responsables du Programme des PPB assureront l'établissement des priorités relatives aux risques et obligations en matière d'environnement, la production de rapports à cet égard et des interventions nécessaires.
4. Les responsables du Programme des PPB utiliseront des procédures pour s'assurer que les problèmes et les effets potentiels découlant de leurs opérations sont répertoriés de façon continue et réglés en temps opportun. Ces procédures comprennent, sans s'y restreindre, la manutention, le stockage et l'élimination appropriés des déchets, la prévention de la pollution, la production de rapports et les mesures d'atténuation à cet égard.
5. Tous les documents de gestion des biens (baux, permis, ententes de gestion, etc.) comporteront des articles intégrant des dispositions relatives à l'environnement.
6. Des dossiers concernant les questions environnementales seront conservés dans un système d'information de gestion approprié.
7. On affectera des budgets suffisants pour régler les problèmes environnementaux et l'on produira des rapports de mise en œuvre.
8. Des vérifications périodiques du SGE seront conduites dans les installations et les bureaux de PPB, et l'on prendra des mesures afin de s'assurer que les situations de non-conformité seront rectifiées en priorité.
9. Des vérifications périodiques de la conformité seront conduites dans les ports, et l'on prendra des mesures afin de s'assurer que les cas de non-conformité aux normes sont réglés en priorité.
10. La performance au chapitre de l'atteinte d'objectifs précis en matière d'environnement sera suivie et mesurée.
11. La Direction générale des PPB appuiera des programmes de formation visant la sensibilisation du personnel à l'environnement et s'efforcera d'employer des ressources humaines possédant les compétences et l'expérience requises pour l'exercice de fonctions liées à l'environnement.

Document original signé par M. Robert Bergeron, directeur général, Ports pour petits bateaux, Ottawa, le 14 juillet 1998.

ADMINISTRATION PORTUAIRE POLITIQUE DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chaque administration portuaire peut créer sa propre politique de gestion de l'environnement à la condition que celle-ci soit compatible avec la politique environnementale générale des Ports pour petits bateaux (PPB). La politique environnementale du port doit être affichée sur des panneaux et/ou énoncée dans les ententes d'accostage.

Une politique de gestion de l'environnement d'une administration portuaire doit inclure, sans s'y restreindre, les dispositions ci-dessous.

1. L'administration portuaire s'efforcera de maintenir la propreté de l'environnement du port, dans l'intérêt de tous les membres de l'administration portuaire, des utilisateurs du port et du public en général.
2. L'administration portuaire s'est engagée à prévenir la pollution de l'environnement du port grâce à une communication efficace, à l'éducation et à la sensibilisation, et en donnant l'exemple aux membres de l'administration portuaire et aux utilisateurs du port.
3. L'administration portuaire dressera la liste des dangers pour l'environnement découlant de ses opérations, elle les documentera, en établira les priorités et tentera d'éliminer ces dangers. À cette fin, elle exercera un suivi régulier des activités qui peuvent avoir un impact négatif sur l'environnement.
4. L'administration portuaire a pris des engagements relativement au concept de l'amélioration continue de l'environnement du port.
5. L'administration portuaire travaillera de concert avec PPB et tous les utilisateurs du port afin d'assurer la conformité à tous les règlements et règles applicables en matière d'environnement.
6. L'administration portuaire tiendra compte de toutes les attentes des parties intéressées qui communiquent avec l'AP concernant des problèmes environnementaux.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Tous les citoyens et sociétés du Canada doivent se conformer à la législation environnementale du pays. Dans le contexte des opérations portuaires des ports gérés par les administrations portuaires (AP), cette obligation inclut précisément toutes les opérations menées sur les terrains et dans les installations loués aux AP par la Direction générale des ports pour petits bateaux (PPB), et les nombreux utilisateurs qui mènent leurs activités dans les propriétés louées. De plus, le propriétaire des lieux (PPB), les gestionnaires des propriétés (AP) et tous les utilisateurs doivent suivre les meilleures pratiques de gestion (MPG) définies dans le présent document et avalisées par les AP. Les pratiques décrites ne sont pas toutes liées directement à des exigences légales, mais elles visent toutes à appuyer une saine gestion de l'environnement. On considère qu'elles représentent une approche raisonnable à la prévention des impacts négatifs sur l'environnement résultant des opérations courantes des ports gérés par les AP.

Par ailleurs, le **plan de gestion de l'environnement (PGE)** définit précisément les rôles et responsabilités des PPB, des directeurs d'AP, des gestionnaires de ports, des employés et des utilisateurs des ports, et il fournit à toutes les parties les connaissances de base nécessaires pour contribuer à la gestion générale de l'environnement des ports publics. Le PGE présente également des lignes directrices relatives aux concepts de gestion de l'environnement et à leur application aux activités portuaires typiques.

Le PGE découle d'une prescription législative, mais on peut constater bon nombre de caractéristiques positives qui pourraient permettre aux AP d'économiser du temps et de l'argent et aux conseils d'administration de limiter leur responsabilité légale.

Le PGE devrait être remis à tous les employés de l'AP, aux utilisateurs des ports, aux sous-locataires d'installations et aux groupes d'intérêts locaux afin d'accroître la sensibilisation à l'engagement pris par l'AP envers la gestion de l'environnement et d'aider à l'établissement de liens avec la collectivité.

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Ports pour petits bateaux

Le personnel local et régional des PPB est disponible pour fournir en tout temps son aide en cas de problème lié à l'environnement, à la demande des AP. Bien que l'administration et l'exploitation quotidiennes des propriétés de PPB soient déléguées aux AP, le propriétaire du port a toujours la responsabilité ultime de s'assurer que l'on fait preuve de diligence raisonnable dans tous les volets des opérations portuaires. Voilà pourquoi la Direction générale des PPB doit veiller à ce que les AP mettent en œuvre leur programme de gestion de l'environnement avec compétence et en temps opportun, et exige un engagement continu de la part des AP en vue de travailler avec PPB pour atteindre cet objectif.

PPB travaillera en concertation avec les conseils d'administration des AP afin de mettre en place les PGE et, dans la mesure du possible, la Direction générale des PPB fournira un soutien technique et financier afin d'aider les AP à atteindre leurs objectifs environnementaux et à améliorer l'environnement local du port. Il incombe aux conseils d'administration, en appui à PPB, de voir à ce que les mesures appropriées d'application de la loi soient prises afin de remédier aux problèmes environnementaux.

Conseil d'administration de l'administration portuaire

Les AP, qui sont représentées par leur conseil d'administration, sont le modèle d'application de la gestion environnementale des propriétés et installations louées par PPB et, à ce titre, elles assument la responsabilité globale de l'élaboration, de l'acceptation et de la promotion de bonnes

pratiques environnementales pour toutes les opérations portuaires. Les AP sont aussi responsables de la sensibilisation à l'environnement, encourageant ainsi tous les utilisateurs des ports à souscrire aux concepts établis dans le PGE et à les respecter. Les AP doivent déployer tous les efforts nécessaires pour s'assurer que tous les utilisateurs des ports connaissent et comprennent le but, l'intention et les objectifs de ces concepts.

Le tableau ci-dessous constitue un guide pour les AP concernant les divers types de projets qui présentent des risques de dommages à l'environnement et fournit des conseils sur la façon de procéder pour certains types de projets et activités.

Activité	Période	Description du rôle du conseil d'administration
Projets de construction	Durant la phase de planification de tout projet de construction	Lorsque des travaux majeurs de réparation ou de construction sont prévus, le CA doit : a) communiquer avec PPB et discuter de l'envergure des travaux, des questions techniques et de la responsabilité légale qui s'y rattachent; b) déterminer le type d'expertise technique requise; c) obtenir une autorisation écrite de PPB avant le début des travaux puisqu'il s'agit d'une exigence du contrat signé entre PPB et l'AP, et que tous les projets doivent être examinés en conformité avec la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> (LCEE) avant leur mise en œuvre.
Projets de dragage	Durant la phase de planification de tout projet de dragage	Lorsque des projets comportant des travaux de dragage sont prévus, le CA doit : a) communiquer avec PPB et discuter de l'envergure des travaux, des questions techniques et de la responsabilité légale qui s'y rattachent. b) déterminer le type d'expertise technique requise; c) s'assurer qu'une évaluation environnementale est menée conformément à la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> et en fonction des normes de PPB avant le début des travaux; d) s'assurer de l'obtention des permis spéciaux nécessaires, tant pour l'immersion en mer que pour l'élimination en milieu terrestre des sédiments marins.
Nettoyage de sols contaminés	Pendant que les sols contaminés se trouvent dans les limites du port	Si des sols contaminés sont découverts, le CA doit : a) communiquer immédiatement avec PPB pour l'en informer et discuter du problème de contamination; b) examiner les sols et/ou les eaux souterraines pour déterminer l'ampleur de la contamination; c) aviser toute partie qui pourrait être touchée par la contamination; d) s'assurer que des activités de décontamination sont entreprises et surveiller les progrès réalisés jusqu'à la fin des travaux; e) s'assurer que des rapports de suivi adéquats sont préparés.
Intervention d'urgence	Continue	a) Examiner les opérations portuaires et les rapports d'inspection afin de détecter tout danger potentiel. b) Organiser des programmes de formation et de sensibilisation. c) Effectuer des analyses sur le terrain et des exercices d'intervention en cas d'urgence, au besoin. d) Établir des relations avec les autres intervenants chargés des situations d'urgence. e) Revoir les procédures d'urgence tous les ans.

... continué

Activité	Période	Description du rôle du conseil d'administration
Programme de sensibilisation à l'environnement	Continu	a) Afficher et faire la mise à jour des panneaux suivants aux endroits stratégiques : <ul style="list-style-type: none"> ◆ politique environnementale et règles environnementales de l'AP; ◆ procédures d'intervention en cas d'urgence; ◆ instructions pour l'élimination des déchets.
Vérifications environnementales	Une fois par année	a) Aider PPB à réaliser la vérification environnementale annuelle en fournissant et en vérifiant toutes les données pertinentes.

Gestionnaire de port

Le gestionnaire de port, qui est normalement un employé de l'AP et le principal agent de liaison régulier entre l'AP et tous les utilisateurs du port, joue un rôle déterminant dans la communication des concepts liés au PGE et l'acceptation du plan par tous les utilisateurs du port. La meilleure façon pour le gestionnaire de port d'atteindre ce but est de donner l'exemple, encourageant ainsi tous les utilisateurs du port à emboîter le pas. On trouvera ci-dessous des exemples où le gestionnaire de port doit prendre des mesures clairement définies pour protéger l'environnement. Si l'AP ne bénéficie pas des services d'un gestionnaire de port, elle doit assumer ces responsabilités supplémentaires en tant que société constituée. Le cas échéant, PPB recommande fortement qu'un membre du conseil d'administration de l'AP soit assigné à ces tâches.

Activité	Période	Description du rôle du gestionnaire du port
Gestion des déchets	Substances et déchets dangereux – Continue Déchets non dangereux – Continue	Inventorier tous les déchets et substances dangereux se trouvant dans les limites de la propriété gérée par l'administration portuaire. a) S'assurer que le stockage de certains déchets et substances dangereux est conforme aux règlements applicables, p. ex., huiles usées, matières combustibles et cylindres de gaz comprimé. b) Quant aux substances dangereuses, conserver un cartable contenant toutes les fiches signalétiques (FS) conformément au Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT). c) Identifier tous les déchets et substances dangereux au moyen des écriteaux appropriés. d) S'assurer que les nouveaux produits font l'objet d'un examen préalable et, au besoin, obtenir les FS correspondantes. a) Passer en revue les meilleures pratiques de gestion (MPG), s'assurer que les pratiques de gestion des déchets sont suivies et que les déchets solides et liquides sont manipulés en conformité avec la réglementation.
Inspections environnementales	Systématiques	a) Procéder à des inspections environnementales périodiques des terrains et des bâtiments du port et informer le conseil d'administration et PPB de tout problème éventuel. b) Rechercher des tendances et des problèmes chroniques ou répétitifs et leur apporter des correctifs dans le cadre du programme d'inspection environnementale (liste de vérification des inspections des ports).
Vérifications environnementales	Une fois par année	a) Aider l'AP et PPB à effectuer la vérification environnementale annuelle en résumant les résultats des inspections environnementales, et fournir toute autre information pertinente.

... continué

Activité	Période	Description du rôle du gestionnaire du port
Réception et documentation des communications, et réponses	Continues	Le gestionnaire de port qui reçoit des appels ou des lettres concernant des enjeux environnementaux : a) doit communiquer immédiatement avec le conseil d'administration si l'appel fait état d'un cas de non-conformité réel ou potentiel. Il incombe au conseil d'administration de communiquer avec un conseiller juridique, au besoin. b) doit s'abstenir de fournir des documents relatifs à l'environnement (p. ex., rapports d'inspection, de vérification) à un tiers sans l'avis du conseil d'administration; c) doit retourner rapidement tout appel téléphonique et documenter les conversations téléphoniques; d) faire une enquête approfondie sur les questions en jeu avant de donner son avis.
Meilleures pratiques de gestion	Permanentes	a) Lire et connaître les meilleures pratiques de gestion (MPG). b) Éduquer, dans la mesure du possible, les utilisateurs du port concernant l'utilisation des MPG. c) Montrer aux utilisateurs du port ce qu'il faut faire et pourquoi il est important de le faire.
Intervention en cas d'urgence	Capacité permanente	a) Lire et comprendre les mesures d'intervention en cas d'urgence. b) Surveiller les opérations portuaires afin de détecter tout danger potentiel et, le cas échéant, le signaler au conseil d'administration. c) Éduquer dans la mesure du possible les utilisateurs du port concernant les mesures d'intervention d'urgence.

Utilisateurs du port

Tous les utilisateurs d'installations portuaires administrées par les AP doivent se conformer aux règlements et aux pratiques opérationnelles avalisées par les AP. L'administration portuaire et PPB se sont engagés à tenir des activités de communications et/ou de formation informelle nécessaires pour rendre mieux sensibiliser tous les utilisateurs aux enjeux environnementaux. À leur tour, tous les utilisateurs doivent :

1. se familiariser avec toutes les pratiques et procédures énoncées dans le présent document sur le SGE, et bien les comprendre;
2. suivre toutes les pratiques et procédures définies dans le SGE;
3. suivre toutes les pratiques et procédures présentées sur les panneaux/écriteaux et avis affichés dans les ports, ou selon les directives de l'AP.

Titulaires de licences/permis et sous-preneurs à bail

Tous les titulaires de licences ou permis et les sous-preneurs à bail doivent mener leurs activités selon des méthodes compatibles avec la politique environnementale de l'AP. L'AP devrait adopter les pratiques ci-dessous à leur égard

1. Tous les titulaires de licences/permis et sous-preneurs doivent être informés de la législation environnementale en vigueur concernant les opérations commerciales visées par la licence, le permis ou le sous-bail et doivent se conformer à ces mesures législatives.
2. Du point de vue de l'environnement, les titulaires de licences/permis et/ou les sous-preneurs doivent être traités de la même façon que tout autre utilisateur du port, et toutes les dispositions incluses dans le présent document sur le SGE s'appliquent.
3. Les licences, permis et sous-baux ne seront accordés que pour les seules activités qui sont compatibles avec l'état de l'environnement du port.
4. Les demandes de renouvellement de licences/permis et/ou de sous-baux existants seront évaluées en fonction des répercussions environnementales découlant de la poursuite proposée de l'activité.
5. Le *Code national de prévention des incendies* du Canada et les autres normes fédérales et provinciales et les normes couramment acceptées s'appliquent à tous les biens et opérations des utilisateurs commerciaux dans les limites du port.
6. Les titulaires de licences/permis et sous-preneurs devront nettoyer, en conformité avec les exigences fédérales en vigueur, tout actif immobilier qui a été contaminé en raison de leurs activités pendant la durée de la licence, du permis ou du sous-bail.

MEILLEURES PRATIQUES DE GESTION

La section ci-dessous résume les meilleures pratiques de gestion (MPG) ou les règles en matière d'environnement qui s'appliquent aux AP et à tous les utilisateurs des propriétés louées aux AP. Les activités de gestion qui pourraient avoir des répercussions négatives sur l'environnement doivent faire l'objet d'un examen des impacts directs qui peuvent résulter de ces activités menées dans les limites du port. On doit également prendre les mesures appropriées pour éviter ou réduire au minimum les dommages causés à l'environnement, ce qui permettra aux AP de se conformer à la réglementation environnementale, de diminuer le plus possible les coûts et responsabilités sur le plan environnemental et d'assurer de bonnes relations avec le public.

On trouvera ci-dessous la liste de certains impacts négatifs que les activités menées dans les ports peuvent avoir sur le milieu terrestre et l'écosystème marin. Pour chaque impact, on a également inclus une liste des choses « **À FAIRE** » et « **À NE PAS FAIRE** » qui ont pour but de sensibiliser davantage les utilisateurs à l'environnement et de les guider dans leurs actions. Ces conseils ont trait à des techniques et à de bonnes pratiques de gestion visant à réduire et à prévenir la pollution.

MPG 1 – GESTION DES DÉCHETS DE PRODUITS PÉTROLIERS

1.1 Lubrifiants et huiles usés

Les résidus d'huiles, de graisses, de fluides hydrauliques et d'autres produits pétrochimiques sont monnaie courante dans le port. Leur manutention appropriée représente un aspect important de la gestion environnementale. Dans bien des ports, on a installé des réservoirs d'huile usée et l'on encourage les utilisateurs du port à connaître la façon de les utiliser. Il importe d'utiliser correctement ces installations pour éviter de contaminer les produits récupérés et pour prévenir toute fuite d'huile usée dans l'environnement. Le mélange d'huiles avec d'autres liquides (p. ex., antigel, essence, peinture et solvants) augmentera radicalement les coûts des services de ramassage des déchets. Dans la plupart des provinces, la loi exige aussi que les vendeurs d'huile pour moteurs reprennent gratuitement les huiles usées. Par ailleurs, les lubrifiants usés peuvent être réutilisés (p. ex., l'emploi d'huile usée de carter sur le guide-chaîne des scies à chaîne est un usage particulièrement judicieux).

À FAIRE...

- ✓ Utiliser le réservoir de stockage d'huile usée approuvé (s'il y en a un sur place), ou rapporter l'huile usée chez le commerçant.
- ✓ Utiliser des plateaux d'égouttage pendant les travaux d'entretien ou de réparation.
- ✓ Prendre des précautions quand on transporte des huiles usées.
- ✓ Employer des chiffons absorbants pour garder la cale propre.
- ✓ Garder à portée de la main des chiffons ou des coussinets absorbants pour nettoyer les huiles déversées en petites quantités.
- ✓ Entreposer les lubrifiants dans un endroit sécuritaire, loin des sources de chaleur.
- ✓ S'assurer de refermer le couvercle du réservoir d'huile usée lorsqu'on en a terminé.

continué...

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Rejeter le lubrifiant de vidange dans la cale.
- ✗ Laisser traîner n'importe où des contenants d'huile usée ouverts.
- ✗ Négliger d'éliminer les fuites dans le port ou sur le terrain du port.
- ✗ Mélanger les huiles usées avec du carburant, de l'antigel ou des solvants.
- ✗ Remplir le bac collecteur de chiffons huileux et de contenants vides.

À FAIRE...

- ✓ Toujours replacer le couvercle sur les seaux et fûts de stockage vides.
- ✓ Aviser le gestionnaire du port quand le réservoir d'huile usée est plein aux trois quarts.
- ✓ Utiliser des huiles et lubrifiants recyclés ou synthétiques, dans la mesure du possible.
- ✓ Nettoyer l'aire de travail pour éviter que l'huile ne s'infilte dans l'eau de cale ou l'environnement.

1.2 Filtres à huile usagés

Le déversement d'huile dans le milieu marin a des effets dévastateurs sur les poissons, les oiseaux et les mammifères marins. Les vieux filtres à huile peuvent contenir jusqu'à un litre d'huile; il importe donc que cette huile soit vidangée et que le filtre soit éliminé correctement, soit dans le port, soit à des installations appropriées situées hors du port. Si l'on ne respecte pas les règles d'élimination des filtres, même après que ceux-ci sont rendus dans la décharge, l'huile résiduelle peut être lessivée jusque dans l'eau souterraine.

À FAIRE...

- ✓ Vidanger correctement les vieux filtres à huile dans le réservoir d'huile usée avant leur élimination.
- ✓ Déposer les filtres à huile dans le contenant de récupération approprié (s'il y en a un sur place).
- ✓ Fermer le couvercle sur le contenant de récupération après usage.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Jeter les vieux filtres à huile aux poubelles.
- ✗ Laisser de vieux filtres à huile dans le bac collecteur du réservoir d'huile usée.
- ✗ Laisser de vieux filtres à huile sur le terrain du port s'il n'y a pas de contenant de récupération approprié disponible.

MPG 2 – DIRECTIVES POUR LE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

2.1 Ravitaillement en carburant

Le carburant et le milieu marin ne font pas une combinaison idéale; en effet, les rejets de petites quantités de carburant peuvent contaminer de très grands volumes d'eau. La manutention du carburant au bord de l'eau est peut-être l'opération la plus dangereuse pour le milieu marin. Les deux dangers potentiels sont 1) un déversement majeur de plusieurs litres d'essence ou de carburant diesel, 2) plusieurs déversements successifs de petites quantités. Aucun de ces dangers n'est pire que l'autre; de fait, avec de gros déversements, il est plus probable qu'une intervention aura lieu, mais les petits déversements passent souvent inaperçus et l'impact cumulatif de nombreux petits déversements peut être catastrophique pour le milieu marin. Les DIRECTIVES OPÉRATIONNELLES DE PPB POUR LA LIVRAISON DU CARBURANT ET LE SYSTÈME DE STOCKAGE D'HUILE USÉE PRENANT PLACE SUR LES TERRAINS EXPLOITÉS PAR L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DANS LES PROVINCES MARITIMES (voir l'annexe A) fournissent des détails précis pour toutes les opérations de ravitaillement en carburant dans les limites des propriétés administrées par l'AP. Les capitaines de navires, ou des membres d'équipage ayant les qualifications nécessaires, doivent toujours superviser l'opération de ravitaillement en carburant, notamment la ventilation de la cale et toutes les inspections de sécurité et devraient savoir approximativement combien de gallons (ou de litres) de carburant sont nécessaires pour faire le plein, afin d'éviter les débordements éventuels.

À FAIRE...

- ✓ Se familiariser avec les techniques appropriées de ravitaillement en carburant et les procédures d'intervention d'urgence.
- ✓ Faire le plein de carburant à des stations-service commerciales utilisant les services de pompistes qualifiés, si possible.
- ✓ Manipuler tous les contenants d'essence (vides ou non) avec le plus grand soin.
- ✓ Toujours avoir à portée de la main un linge ou un coussinet absorbant au site de ravitaillement en carburant afin d'essuyer le carburant répandu s'il s'agit de petites quantités.
- ✓ S'assurer que la jauge à carburant fonctionne bien et est visible pendant le remplissage.
- ✓ Avoir une soupape anti-pompage dans la conduite de remplissage.
- ✓ Signaler à l'administration portuaire tout dommage ou fuite de composantes du système de ravitaillement en carburant.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Jeter le carburant pollué par-dessus bord. C'est un geste illégal et dangereux.
- ✗ Laisser la buse de ravitaillement sans surveillance pendant que l'on fait le plein.
- ✗ Transporter du carburant dans des contenants non approuvés.
- ✗ Remplir les réservoirs portatifs de carburant à bord du navire au lieu de les remplir au site de ravitaillement en carburant.
- ✗ Utiliser les services d'un fournisseur de carburant ne possédant pas l'autorisation appropriée de l'AP pour faire le plein du navire.
- ✗ Laisser sans surveillance les contenants de carburant (vides ou non) sur le site.
- ✗ Faire le ravitaillement en carburant près d'engins de pêche ou de tout produit du poisson destiné à la consommation humaine.

MPG 3 – EAUX D'ÉGOUT, EAUX GRISES ET EAUX DE CALE

3.1 Eaux d'égout et eaux grises

Les eaux d'égout sont des sous-produits naturels des activités domestiques et commerciales et, si elles sont bien gérées, leur impact sur l'environnement peut être réduit au minimum. Les eaux grises et les eaux-vannes provenant de bâtiments du port et des opérations des navires représentent un problème important du point de vue de l'environnement, de la santé et de la sécurité. Les eaux d'égout peuvent contaminer les ressources coquillères, provoquer la fermeture des installations touristiques (plages) et créer des conditions de travail malsaines pour les utilisateurs du port.

À FAIRE...

- ✓ Utiliser les toilettes et les douches du port lorsqu'elles sont disponibles.
- ✓ Utiliser une station de pompage ou de vidange des toilettes lorsqu'elles sont disponibles.
- ✓ Utiliser des détergents écologiques pour nettoyer les bouteilles (toilettes), la douche et les éviers à bord du navire.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Rejeter les eaux d'égout quand le navire est dans le port.
- ✗ Jeter des graisses, solvants, huiles, émulsifiants, peintures, poisons ou autres substances toxiques dans le port ou les bouteilles (toilettes).

3.2 Eaux de cale

L'eau de cale peut contenir à la fois de l'huile, du carburant, des solvants et d'autres produits. Souvent, l'utilisation d'agents nettoyants pour les cales ne fait qu'empirer le problème, étant donné qu'ils séparent les huiles en fines gouttelettes et propagent la contamination dans un plus grand volume d'eau et dans les sédiments du port. On doit éviter de pomper les eaux de cale non traitées dans le port ou au large, car ce geste peut constituer une infraction à la *Loi sur les pêches*. Il faut se servir d'installations de pompage des eaux de cale ou de séparateurs huile-eau, s'ils sont disponibles, pour capter les eaux de cale contaminées afin qu'elles soient traitées d'une façon appropriée. Les eaux de cale doivent être manipulées et entreposées séparément des eaux d'égout pompées. Le remède le plus simple et, de loin, le moins coûteux consiste à prendre des précautions lors du ravitaillement en carburant et de bien entretenir le moteur afin d'éviter que les polluants ne s'infiltrent dans la cale. Cette approche de prévention est la meilleure non seulement parce qu'elle coûte moins cher, mais aussi parce qu'elle empêche la contamination des engins de pêche et des produits du poisson.

À FAIRE...

- ✓ Utiliser des coussinets absorbants ou un barrage flottant pour absorber l'huile et le carburant du compartiment de la cale.
- ✓ Pomper l'eau de cale lourdement contaminée dans un réservoir de stockage pour l'éliminer ensuite de la façon appropriée.
- ✓ Installer un filtre qui absorbe l'huile dans la pompe de l'eau de cale.
- ✓ Éliminer d'une façon appropriée les matériaux contaminés par l'huile.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Pomper l'eau de cale contaminée dans le port.

MPG 4 – ENTRETIEN DE LA SURFACE DU NAVIRE

4.1 Entretien et réparation de la coque

L'entretien de la coque comporte généralement l'enlèvement et la réapplication de produits qui protègent et scellent la coque du navire. Le problème est que bon nombre de ces apprêts sont toxiques pour les organismes vivants. À titre d'exemple, beaucoup de peintures marines appliquées sur les navires d'aujourd'hui renferment de fortes concentrations de plomb, d'arsenic et même de BPC. L'enlèvement de ces matériaux peut être dommageable pour la santé humaine et l'environnement. Il importe que ces opérations soient effectuées dans un environnement soigneusement contrôlé.

À FAIRE...

- ✓ Travailler au-dessus de bâches réutilisables ou de toiles jetables, dans la mesure du possible.
- ✓ Éliminer les toiles de protection dans un contenant à déchets approprié.
- ✓ Laisser sécher les contenants de peinture et de solvant avant de les jeter dans des contenants à déchets dangereux.
- ✓ Utiliser des brosses et des rouleaux pour tous les travaux le long du bord.
- ✓ Utiliser seulement de petites quantités de peinture et de solvant à la fois et sceller le contenant principal pour éviter les gros déversements.
- ✓ Examiner les matériaux et leur usage. S'ils sont plus écologiques, alors les coûts à long terme seront généralement moins élevés.
- ✓ Réutiliser les diluants et les solvants en laissant les particules se déposer et jeter les dépôts dans un contenant à déchets dangereux.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Décaper la peinture au jet de sable ou appliquer une peinture par pulvérisation dans le port.
- ✗ Utiliser la grille de marée comme espace de travail pour les réparations mécaniques ou les travaux d'entretien de la coque.
- ✗ Utiliser un abrasif pour enlever les vieux apprêts.
- ✗ Mélanger la peinture ou nettoyer les applicateurs à bord du navire ou sur les quais, débarcadères ou jetées.

4.2 Lavage des navires

La propreté représente un aspect important des opérations des bateaux de pêche, mais les agents nettoyants abrasifs ou corrosifs peuvent être toxiques s'ils s'infiltrent dans le milieu marin. Le lavage à pression et le décapage au jet de vapeur sont des méthodes de nettoyage populaires parce qu'elles sont efficaces et relativement peu coûteuses. Mais la négligence dans l'utilisation de ces machines peut entraîner le déversement répété de résidus d'huiles et d'autres toxines dans le milieu marin.

À FAIRE...

- ✓ Utiliser des agents nettoyants et dégraissants écologiques (jus de citron, vinaigre, bicarbonate de soude, vapeur, etc.).
- ✓ Couvrir les regards d'évacuation des eaux pluviales durant les gros travaux afin d'éviter que des déchets n'entrent dans le port par les collecteurs d'eaux pluviales.
- ✓ Brancher les drains de dalot et les drains autovideurs pour éviter de polluer l'eau du port.
- ✓ Enlever et éliminer la peinture et les apprêts décollés ou écaillés avant de procéder au lavage à pression sur la grille de marée.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Jeter l'eau de lavage à pression ou au jet de vapeur dans le port.
- ✗ Utiliser des agents nettoyants avec javellisant, phosphate, hydroxyde de sodium, butoxy-éthanol et/ou butylcellulose.

MPG 5 – ÉLIMINATION DES DÉCHETS SOLIDES ET LIQUIDES

5.1 Déchets solides et liquides (non dangereux)

Les ordures (déchets solides) sont aussi des sous-produits d'activités commerciales et domestiques. Les coûts d'élimination des déchets n'ont cessé d'augmenter au cours de la dernière décennie. Comme l'élimination des déchets est confiée à contrat à un entrepreneur, l'AP paye ce service à même les fonds prélevés sous forme de droits d'utilisation. Une façon de garder le coût le plus bas possible est de penser à réduire les emballages lorsqu'on apporte du matériel et des fournitures dans le port.

À FAIRE...

- ✓ Trier les déchets et utiliser les contenants de recyclage appropriés pour le carton, le métal et le verre, s'il y en a sur place.
- ✓ Utiliser les poubelles installées autour du port ou rapporter les ordures à la maison.
- ✓ Ramasser et éliminer tout déchet qui se trouve dans l'eau, sur les structures du port ou sur la terre ferme.
- ✓ Informer le gestionnaire du port si les poubelles sont presque pleines.
- ✓ Emballer comme il se doit les déchets dangereux comme les peintures, vernis, solvants et batteries, et les placer dans l'aire de stockage des déchets dangereux ou les rapporter à la maison.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Jeter des déchets dans l'eau! C'est illégal.
- ✗ Apporter les déchets ménagers au port pour les y jeter.
- ✗ Jeter des mégots de cigarettes ou de cigares dans le port.
- ✗ Jeter de vieux filets, des cages, des lignes ou d'autres engins de pêche usagés par-dessus bord.
- ✗ Apporter des emballages superflus à bord.
- ✗ Jeter des déchets dans une poubelle pleine.

5.2 Ruissellement des eaux de surface

L'eau de surface est l'eau de pluie qui tombe sur les hautes terres et finit par s'écouler jusque dans le bassin du port. À mesure que cette eau s'écoule à la surface des bâtiments, des routes, des stationnements et du sol, elle peut capter des résidus d'huile et des sédiments qui peuvent contaminer le bassin portuaire. Au fil du temps, les dépôts de sédiments peuvent s'accumuler et accroître les coûts de dragage, ou plus grave encore, peuvent causer des dommages au milieu marin. La *Loi sur les pêches* du gouvernement fédéral stipule que le fait de rejeter toute substance « nocive ... pour le poisson ou son habitat » est une violation au code criminel. Il importe donc de connaître les répercussions que les eaux de surface peuvent avoir sur le bassin et de les gérer de la façon appropriée.

À FAIRE...

- ✓ Réparer les fuites des véhicules stationnés au port et nettoyer toute substance qui a coulé.

continué...

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Rejeter tout déchet liquide contaminé ou dangereux dans le réseau d'égout ou le collecteur d'eaux pluviales.

À FAIRE...

- ✓ Réparer les fuites des véhicules stationnés au port et nettoyer toute substance qui a coulé.
- ✓ Avertir immédiatement le gestionnaire du port si l'on constate un déversement ou une coloration suspecte.
- ✓ Signaler au gestionnaire du port toute zone d'érosion excessive.
- ✓ Signaler au gestionnaire du port tout effluent anormal d'un émissaire d'eaux pluviales ou d'eaux d'égout.

5.3 Déchets solides et liquides (dangereux)

Les déchets dangereux, qui doivent faire l'objet de méthodes d'élimination spéciales, comprennent les huiles, carburants, peintures, vernis, solvants, détergents, antigels, résine de fibre de verre, acides forts et composés alcalins, matières inflammables, batteries de navire et piles de lampe de poche.

5.3.1 Batteries d'accumulateur au plomb usagées

Les batteries marines et de véhicules à moteur contiennent du plomb et de l'acide sulfurique, qui sont des substances dangereuses pour l'environnement. Le plomb (particulièrement toxique pour les humains) est lié à la dysfonction du cerveau et du rein et peut causer des troubles du système nerveux, du sang, de l'appareil digestif et de la fonction de reproduction. Les enfants sont particulièrement vulnérables à cet élément, même à de très faibles concentrations. La manutention inappropriée des batteries en milieu marin peut avoir des conséquences graves. Les vendeurs de batteries vont généralement reprendre les vieilles batteries et, la plupart du temps, ils accordent un léger rabais sur le boîtier de la nouvelle batterie. Cependant, même s'il n'y a pas d'incitatif financier pour rapporter les batteries usées, on doit les empiler dans un endroit sec et chaud, à l'abri des intempéries, et les rapporter au vendeur.

À FAIRE...

- ✓ Laisser les batteries seulement dans l'aire de récupération des batteries (s'il y en a une qui est désignée) ou l'apporter à l'extérieur du port.
- ✓ Nettoyer les fuites au moyen de chaux vive, de bicarbonate de soude, de lessive de soude ou de cendre de soude.
- ✓ Veiller à l'entretien approprié des batteries pour assurer une durée de vie utile maximale.
- ✓ Utiliser des batteries ou des composantes de batterie recyclées.
- ✓ Profiter des services de recyclage offerts au moment de l'achat de nouvelles batteries. (Le vendeur accorde généralement un crédit pour le vieux boîtier.)
- ✓ Emballer correctement les batteries qui fuient et les mettre hors service.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Jeter les batteries usées dans le port ou par-dessus bord.

5.3.2 Bois d'œuvre créosoté

La créosote est un agent de préservation du gros bois d'œuvre, qui renferme des composés chimiques complexes. La plupart des matériaux créosotés sont une source d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Les agents de préservation à base de créosote représentent une arme à double tranchant parce que, d'une part, ils assurent la longévité des structures portuaires et diminuent la consommation de ressources par rapport aux solutions de rechange comme l'acier et le béton, et d'autre part, la lixiviation excessive ou l'abrasion physique des agents de préservation représentent des sources de pollution par les HAP.

L'usage de matériaux traités à la créosote devrait être géré avec précaution dans un environnement marin. De plus, au moment de la mise hors service d'installations construites à partir de matériaux créosotés, ces matériaux sont considérés comme étant des déchets dangereux.

À FAIRE...

- ✓ Envisager l'usage de matériaux traités sous pression par des produits de rechange là où la créosote n'est pas essentielle pour assurer la durabilité, en particulier pour la réparation ou la construction de structures hors de l'eau.
- ✓ Exiger que tous les matériaux de bois créosotés soient traités selon les normes des meilleures pratiques de gestion (MPG) de l'industrie, ce qui signifie des taux de saturation plus faibles que par le passé.
- ✓ Prendre des mesures pour éviter le contact direct avec les matériaux créosotés dans la colonne d'eau (p. ex., bandes de friction).
- ✓ Reconnaître que le chauffage solaire et le refroidissement de la créosote favorisent l'épanchement/l'exsudation du bois. Pour réduire ce problème, fournir de l'ombre ou couvrir les structures.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Jeter des matériaux créosotés aux vidanges; il s'agit d'un déchet dangereux. Il faut plutôt essayer de réutiliser ce bois.
- ✗ Brûler les matériaux traités à la créosote.

5.3.3 Déchets liquides

En milieu marin, l'antigel et autres déchets liquides peuvent être très dangereux pour tous les organismes vivants. Après usage, ils contiennent parfois des métaux lourds qui peuvent être extrêmement toxiques pour les organismes marins. Certains résidus comme l'antigel peuvent avoir de la valeur, et dans bien des parties du pays, les grands garages récupèrent et recyclent ce produit. Partout au Canada, il est illégal de jeter des produits comme de l'antigel dans l'environnement. L'élimination appropriée des déchets n'est pas gratuite, mais elle est obligatoire aux termes de la loi. Voilà pourquoi les coûts liés à l'élimination des déchets font partie de ce qu'il en coûte pour faire des affaires et seront pris en compte dans les frais de service imposés aux utilisateurs du port.

À FAIRE...

- ✓ Éviter tout déversement, mais si le cas se produit, nettoyer immédiatement le lieu du déversement.
- ✓ Recueillir et étiqueter les déchets séparément des autres déchets liquides.
- ✓ Rapporter les déchets aux dépôts de recyclage ou aux centres de collecte locaux, si possible.
- ✓ Colmater toute fuite sans tarder.
- ✓ Stocker les produits seulement dans des contenants étiquetés de façon appropriée.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Mélanger des déchets liquides.
- ✗ Vider les déchets dans le réservoir d'huile usée.
- ✗ Vider les déchets liquides dans le collecteur d'eau pluviale, les drains de navires ou l'environnement.

MPG 6 – STOCKAGE DE PRODUITS CHIMIQUES

6.1 Produits chimiques dangereux

Il est possible de stocker certains produits chimiques dans les navires, les bâtiments et les véhicules situés dans les limites des ports administrés par l'AP. Tous les produits chimiques doivent être étiquetés correctement et en conformité avec les normes du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT), et l'on ne doit pas entreposer de produits chimiques sur les terrains du port géré par l'AP, à moins que ce ne soit absolument nécessaire.

À FAIRE...

- ✓ Veiller à ce que toutes les aires de stockage de produits chimiques soient conformes à la réglementation applicable.
- ✓ Garder propres et en ordre toutes les aires de stockage de produits chimiques et s'assurer que les fiches signalétiques des produits sont disponibles.
- ✓ Garder les produits chimiques sur des tablettes ou dans des cabinets à l'épreuve du feu.
- ✓ Signaler immédiatement au gestionnaire du port tout déversement ou coloration anormale constaté.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Stocker les produits chimiques sur les terrains du port, sauf avec l'autorisation écrite de l'AP et lorsque les méthodes de stockage sont conformes à tous les règlements applicables.
- ✗ Laisser des produits chimiques au dehors, à l'air libre et sans surveillance.
- ✗ Éliminer ou enlever les produits chimiques d'une façon inappropriée.

MPG 7 – PROPRETÉ DU PORT

7.1 Terrains élevés

Tous les terrains élevés du port devraient être gardés propres et en ordre en tout temps; on doit aussi éviter de faire du bruit excessif et réduire au minimum la poussière soulevée.

À FAIRE...

- ✓ Ramasser et éliminer correctement tout débris qui se trouve dans l'eau ou sur les structures du port, ou dans les terrains élevés.
- ✓ Prévoir au calendrier du temps pour faire du rangement durant la saison et pour un grand ménage du port à la fin de la saison.
- ✓ Entreposer proprement et de façon ordonnée les équipements et engins de pêche dans des aires de stockage désignées seulement.
- ✓ Réduire au minimum la vitesse des véhicules sur les surfaces de gravier et appliquer un antipoussière au besoin.
- ✓ Garder les moteurs en bon état de fonctionnement afin de réduire le plus possible le bruit et la pollution atmosphérique.
- ✓ Communiquer avec le bureau des PPB le plus proche si l'on a constaté un problème et que la réponse est douteuse.

À NE PAS FAIRE...

- ✗ Faire du bruit pendant ses activités en dehors des heures normales de travail (de 7 h 00 à 19 h 00).
- ✗ Brûler des déchets à l'air libre.
- ✗ Laisser des appâts ou d'autres matières organiques se décomposer dans les limites du port.
- ✗ Laisser traîner dans le port de vieux équipements de pêche dont on n'a plus besoin.

PROCÉDURES D'URGENCE

La Direction générale des ports pour petits bateaux (PPB) exige qu'il y ait un **système de gestion de l'environnement (SGE)** établi pour tous les ports loués à des administrations portuaires. Le SGE prévoit la mise en place de procédures de gestion et l'aménagement des installations de façon à réduire les probabilités de situations d'urgence environnementale. Pourtant, il arrive parfois des accidents dus à l'erreur humaine, aux conditions météorologiques et/ou à des défaillances d'équipements. En cas d'accident, il est important que le personnel et les utilisateurs des ports sachent quoi faire pour gérer ces situations d'urgence. **Le principal objectif visé dans la gestion des urgences est de préserver la santé humaine.** Les objectifs secondaires sont la protection de l'environnement et de la propriété.

Les directeurs et employés des administrations portuaires devraient lire et bien comprendre les procédures d'intervention en cas d'urgence, et les utilisateurs des ports doivent aussi être renseignés sur les procédures d'urgence. Ces procédures s'adressent aux premiers intervenants en situation d'urgence, et elles énoncent les rôles précis de l'administration portuaire et du gestionnaire du port pendant les interventions d'urgence et dans les situations de suivi.

PPB et la Garde côtière canadienne (GCC) offrent des conseils et une formation relativement à la gestion des déversements d'hydrocarbures et d'autres situations d'urgence. De plus, il arrive souvent que les services d'incendie locaux fournissent des conseils et s'intéressent à la tenue d'exercices sur place. Ces exercices pratiques visent à répéter les mesures à prendre en cas d'urgence, à déterminer les lacunes au niveau de l'information et à aider tous les intervenants en planification d'intervention en cas d'urgence à se familiariser avec le processus.

Lorsqu'une situation d'urgence est résorbée, on doit remplir divers types de rapports d'incident destinés aux autorités compétentes. Le représentant de l'administration portuaire et/ou le gestionnaire du port doivent fournir toutes les informations pertinentes et aider à remplir les rapports d'incidents. Les exigences relatives à la production de rapports peuvent inclure les suivantes :

- date et heure de l'événement;
- conditions météorologiques au moment de l'événement et durant la phase de réponse;
- cause de l'incident;
- nature du déversement;
- produits en cause (carburant, huile, autres polluants);
- quantités en cause;
- nom du port et secteurs touchés par le déversement;
- personnes ayant participé aux mesures d'intervention ou exposées aux produits déversés;
- tout traitement médical ou test effectué pour les personnes touchées;
- type de confinement et méthode utilisée;
- techniques de décontamination employée;
- volume de substance récupéré;
- remise en état du site effectuée ou prévue;
- impacts à court terme et à long terme du déversement;
- journal des mesures prises et de l'heure correspondante;
- mesures à mettre en œuvre pour prévenir tout autre incident du genre.

La section ci-dessous résume les procédures d'intervention d'urgence en cas de :

1) déversement mineur de polluants	2
2) déversement majeur de polluants	3
3) incendie et/ou explosion	4
4) naufrage et/ou collision de navires	5
5) phénomènes météorologiques violents et/ou dommages aux structures du port.....	6

Numéros de téléphone importants en cas d'urgence

DÉVERSEMENTS MINEURS DE POLLUANTS

Déversements mineurs

Les déversements de matières ou de déchets dangereux, p. ex., carburant, huiles usées, peinture et solvants, sont considérés comme étant à petite échelle seulement s'ils peuvent être confinés, résorbés et nettoyés à l'aide du matériel disponible sur place, comme des trousseaux d'intervention en cas de déversement.

Les mesures ci-dessous doivent être prises lorsqu'il y a un déversement à petite échelle.

Les premiers intervenants doivent :

1. déterminer rapidement le type et la source du déversement;
2. prendre immédiatement des mesures pour colmater la fuite et arrêter le déversement à sa source;
3. contenir le déversement en :
 - empêchant rapidement toute substance déversée de pénétrer dans l'eau en bloquant l'écoulement du produit afin d'éviter qu'il n'atteigne des zones écologiquement sensibles comme un habitat marin ou vulnérable, des puits, des prises d'eau et des systèmes de drainage;
 - utilisant des matériaux absorbants pour enlever la substance du sol.
4. communiquer avec le gestionnaire du port ou le représentant de l'administration portuaire et fournir tous les détails pertinents;
5. fournir les dépositions de témoins à l'administration portuaire et à toute autre autorité compétente après l'incident.

Lorsque le gestionnaire du port (ou le représentant de l'administration portuaire) est avisé et arrive sur place, il doit :

1. s'assurer que les étapes 1 à 3 des premières mesures d'urgence ci-dessus sont suivies;
2. regrouper les ressources humaines et l'équipement nécessaires pour le nettoyage;
3. récupérer les matières contaminées puis nettoyer le site et le remettre en état de la façon appropriée;
4. consigner immédiatement toutes les informations relatives aux événements, remplir un rapport d'incident et transmettre une copie à PPB et aux autorités compétentes.

DÉVERSEMENTS MAJEURS DE POLLUANTS

Les déversements de matières ou de déchets dangereux, p. ex., carburant, huiles usées, peinture, solvants ou toute substance toxique, sont considérés comme étant à grande échelle lorsqu'ils se propagent jusque dans l'eau, s'infiltrent rapidement dans le sol ou ne peuvent pas être contenus à l'aide du matériel sur place.

Les mesures ci-dessous doivent être prises lorsque survient un déversement à grande échelle.

Les premiers intervenants doivent :

1. déterminer rapidement le type et la source du déversement.
2. prendre immédiatement des mesures pour colmater la fuite et arrêter le déversement à sa source. Essayer de contenir le déversement s'il y a des coussinets absorbants ou des barrages de rétention de produits pétroliers disponibles. **NE JAMAIS S'EXPOSER AU DANGER;**
3. signaler le déversement au Centre de signalement des déversements de produits pétroliers et chimiques de la Garde côtière canadienne (GCC) au numéro **1-800-565-1633**;
4. décrire la situation et le produit déversé :
 - donner l'emplacement exact du déversement,
 - donner son nom;
5. communiquer avec le service d'incendie local;
6. appeler le gestionnaire du port ou le représentant de l'administration portuaire et fournir tous les détails pertinents;
7. suivre les instructions données par le Centre de signalement des déversements de la GCC concernant la sécurisation du site et la récupération des produits déversés;
8. fournir les dépositions de témoins à l'administration portuaire et à toute autorité compétente après l'incident.

Lorsque le gestionnaire du port (ou le représentant de l'administration portuaire) est avisé et arrive sur place, il doit :

1. veiller à ce que les étapes 1 à 4 des mesures d'urgence ci-dessus soient suivies;
2. établir un périmètre de sécurité afin de limiter l'accès à la zone touchée;
3. garder dégagées toutes les approches vers la zone touchée afin que les équipes d'intervention d'urgence puissent y accéder. **NE JAMAIS S'EXPOSER OU LAISSER D'AUTRES INTERVENANTS S'EXPOSER AU DANGER;**
4. utiliser un barrage de rétention (si disponible) pour confiner le déversement. Employer des coussinets absorbants pour éponger les polluants en surface;
5. attendre que les premiers intervenants d'urgence arrivent et les diriger vers l'emplacement touché. Laisser les professionnels prendre la situation en main lorsqu'ils arrivent;
6. aider l'équipe d'intervention en cas de déversement de la GCC, d'Environnement Canada, de PPB et/ou d'autres organismes à confiner le déversement et à nettoyer les lieux;
7. récupérer les matières contaminées, nettoyer le site et le remettre en état, au besoin;
8. consigner immédiatement toutes les informations relatives aux événements, remplir un rapport d'incident et transmettre une copie à PPB et aux autorités compétentes.

INCENDIE ET / OU EXPLOSION

En cas d'incendie ou d'explosion

Les premiers intervenants doivent :

1. **évacuer immédiatement** la zone touchée pour assurer la sécurité de toutes les personnes;
2. s'il s'agit d'un petit incendie, essayer de l'éteindre à l'aide d'un extincteur. En cas d'incendie majeur, quitter le secteur immédiat. **NE JAMAIS S'EXPOSER AU DANGER**;
3. appeler les numéros d'urgence, y compris le service d'incendie :
 - décrire la situation et le produit déversé,
 - donner l'emplacement exact du déversement,
 - donner son nom;
4. appeler le gestionnaire du port ou le représentant de l'administration portuaire et fournir tous les détails pertinents;
5. suivre les instructions données par le service d'incendie et le personnel d'intervention d'urgence;
6. garder dégagées toutes les voies d'accès au site de l'incendie pour les équipes d'intervention d'urgence;
7. attendre que le représentant de l'AP ou l'équipe d'intervention d'urgence arrive et lui indiquer l'emplacement touché. **NE JAMAIS S'EXPOSER OU LAISSER D'AUTRES PERSONNES S'EXPOSER AU DANGER**. Laisser les professionnels prendre la situation en main lorsqu'ils arrivent;
8. fournir les dépositions de témoins à l'administration portuaire et à toute autre autorité compétente après l'incident.

Lorsque le gestionnaire du port (ou le représentant de l'administration portuaire) est avisé et arrive sur place, il doit :

1. s'assurer que les étapes 1 à 3 des premières mesures d'urgence ci-dessus ont été suivies;
2. prendre la relève des premiers intervenants et garder libres toutes les voies d'accès au site de l'incendie pour que le personnel d'intervention d'urgence puisse s'y rendre;
3. fournir toute l'aide nécessaire pour faciliter le travail de l'équipe d'intervention d'urgence;
4. s'assurer de limiter ou d'éliminer tout danger pour l'environnement après que l'incendie a été complètement éteint;
5. prendre des mesures appropriées pour nettoyer le site ou le remettre en état;
6. consigner toutes les informations relatives à l'événement, remplir un rapport d'incident et transmettre une copie à PPB et aux autorités compétentes.

NAUFRAGE ET / OU COLLISION DE NAVIRES

Les premiers intervenants doivent :

1. appeler la Garde côtière canadienne (**1-800-565-1582**) :
 - décrire la situation,
 - indiquer l'emplacement exact du navire,
 - donner leur nom;
2. appeler les autres numéros des intervenants d'urgence s'il y a des blessures ou des situations nécessitant des services d'urgence et fournir tous les détails;
3. communiquer avec le gestionnaire du port ou le représentant de l'administration portuaire et fournir tous les détails;
4. suivre les instructions données par la Garde côtière canadienne et le personnel d'intervention d'urgence;
5. désigner une ou des personnes qui s'assureront que les navires entrant dans le port sont informés de la présence du navire coulé;
6. fournir les dépositions des témoins à l'administration portuaire et à toute autorité compétente après l'incident.

Lorsque le gestionnaire du port (ou le représentant de l'administration portuaire) est avisé et arrive sur place, il doit :

1. s'assurer que les étapes 1 et 2 des mesures d'urgence applicables ci-dessus ont été suivies;
2. communiquer avec le propriétaire du navire et le faire venir sur place, si ce n'est déjà fait;
3. s'assurer que le navire est stable et ne va pas couler, mais s'il coule, essayer de le garder à flot ou de l'amener sur la grève. **NE JAMAIS S'EXPOSER OU LAISSER D'AUTRES PERSONNES S'EXPOSER AU DANGER;**
4. vérifier s'il y a des rejets de carburant ou d'autres polluants; s'il y a un déversement, aviser immédiatement le Centre de signalement des déversements de produits pétroliers et chimiques de la GCC (**1-800-565-1633**);
5. garder dégagées toutes les voies d'accès au secteur pour que l'équipe d'intervention d'urgence puisse y accéder;
6. utiliser un barrage de rétention (si disponible) pour confiner le déversement. Utiliser les coussinets absorbants pour éponger tout polluant en surface;
7. attendre que les secours d'urgence arrivent et les diriger vers l'emplacement approprié; laisser les professionnels prendre la situation en main;
8. aider la Garde côtière canadienne, Environnement Canada, PPB et/ou les autres organismes compétents à gérer la situation;
9. récupérer les matières contaminées, nettoyer le site et le remettre en état au besoin;
10. consigner immédiatement toutes les informations relatives à l'événement, remplir un rapport d'incident et transmettre une copie à PPB et aux autorités compétentes.

PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES VIOLENTS ET/OU DOMMAGES AUX STRUCTURES PORTUAIRES

Des phénomènes météorologiques violents, une collision avec un navire ou un véhicule trop chargé pour la capacité portante de la structure peuvent causer de graves dommages aux installations du port.

Les gestionnaires de port, les représentants de l'administration portuaire et les utilisateurs de port devraient :

1. surveiller les prévisions météorologiques afin de déterminer si l'on prévoit du mauvais temps;
2. si les conditions météorologiques sont susceptibles de causer des dommages ou des blessures, les propriétaires de navires doivent rester au port durant la tempête afin de surveiller l'état de leurs navires;
3. si l'on signale des dommages, des blessures ou des plaintes, suivre les étapes appropriées en cas d'urgence énoncées dans les procédures ci-dessus;
4. s'il y a des dommages à des structures du port, dresser immédiatement les barricades nécessaires et prendre des mesures appropriées pour limiter le plus possible les dommages à la propriété ou les blessures;
5. communiquer avec le bureau local des PPB ou appeler au numéro sans frais des PPB (1-800-983-6161) après l'événement pour signaler tout dommage éventuel;
6. consigner immédiatement toutes les informations relatives à l'événement, remplir un rapport d'incident et transmettre une copie à PPB et aux autorités compétentes.

NUMÉROS DE TÉLÉPHONE IMPORTANTS EN CAS D'URGENCE

Numéros des premiers intervenants

Service d'incendie.....	911
GRC	911
Ambulance	911
Centre de signalement des déversements de produits pétroliers/chimiques..	1 (800) 565-1633
Recherche et sauvetage – Garde côtière canadienne	1 (800) 565-1582

Numéros des intervenants de deuxième niveau

Gestionnaire du port (heures ouvrables).....	() -
Gestionnaire du port (après les heures ouvrables)	() -
Président de l'administration portuaire.....	() -
Secrétaire de l'administration portuaire.....	() -

Numéros de téléphone des ressources de PPB (en septembre 2003)

Bureau de secteur – Ports pour petits bateaux.....	1 (800) 983-6161
Chef de secteur, Shediac (N.-B.)	1 (506) 533-5044
Gestionnaire des opérations, Richibucto (N.-B.)	1 (506) 523-8388
Gestionnaire des opérations, Tracadie-Sheila (N.-B.).....	1 (506) 395-7709
Chef de secteur, St. Andrews (N.-B.)	1 (506) 529-5984
Gestionnaire des opérations, St. Andrews (N.-B.)	1 (506) 529-5857
Chef de secteur et gestionnaire des opérations, Antigonish (N.-É.) ..	1 (902) 863-5670
Gestionnaire des opérations, Cheticamp (N.-É.).....	1 (902) 224-4224
Chef de secteur, Sydney (N.-É.)	1 (902) 564-2596
Gestionnaire des opérations, Sydney (N.-É.).....	1 (902) 564-7332
Gestionnaire des opérations, Sherbrooke (N.-É.)	1 (902) 522-2226
Chef de secteur, Yarmouth (N.-É.).....	1 (902) 742-6452
Gestionnaire des opérations, Liverpool (N.-É.)	1 (902) 354-6519
Gestionnaire des opérations, Shelburne (N.-É.)	1 (902) 875-3391
Gestionnaire des opérations, Yarmouth (N.-É.)	1 (902) 742-6451
Gestionnaire des opérations, Cornwallis (N.-É.)	1 (902) 638-3050
Chef de secteur, Charlottetown (Î.-P.-É.)	1 (902) 566-7838
Gestionnaire des opérations, Charlottetown (Î.-P.-É.).....	1 (902) 566-7835
Gestionnaire des opérations, Summerside (Î.-P.-É.).....	1 (902) 888-4007
Bureau régional des Ports pour petits bateaux (Moncton).....	1 (800) 983-6161
Directeur régional	1 (506) 851-6581
Chef, Opérations	1 (506) 851-2404
Ingénieur régional	1 (506) 851-6586

LISTE DE VÉRIFICATION POUR L'INSPECTION ENVIRONNEMENTALE D'UN PORT DIRECTION DES PORTS POUR PETITS BATEAUX

La liste ci-dessous résume la mise en œuvre continue des meilleures pratiques de gestion (MPG) environnementale qui s'appliquent aux propriétés louées à une administration portuaire. Cette liste définit les questions et techniques particulières visant la réduction et la prévention de la pollution et a pour but d'aider les administrations portuaires à se conformer à la réglementation en matière d'environnement, à diminuer les coûts et les responsabilités au chapitre de l'environnement et à assurer de bonnes relations avec le public.

Port _____

Date _____

SITE D'ÉLIMINATION DES HUILES USÉES (MPG 1)

Y a-t-il un site de stockage des huiles usées dans le port? _____ (Oui ou Non). Si la réponse est non, passer à la section suivante; si la réponse est oui, inspecter le site de stockage des huiles usées et examiner les points ci-dessous.

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Y a-t-il des indications de fuite de réservoirs? * (voir la note 1)			Si la réponse est oui , déterminer immédiatement la source de la fuite, prendre sans tarder des mesures de confinement du déversement et faire rapport sur l'incident.	
Est-ce que le réservoir d'huiles usées nécessite un appel de service pour le faire vider à courte échéance?			Si la réponse est oui , prendre les dispositions nécessaires pour que le réparateur vienne prendre livraison des huiles usées avant que le réservoir ne soit plein.	
Y a-t-il des taches d'huile sur le sol autour du site?			Si la réponse est oui , déterminer l'ampleur de la contamination et enlever les matériaux touchés en conformité avec les normes locales.	
Y a-t-il des contenants d'huiles usées qui n'ont pas été vidés dans le réservoir?			Si la réponse est oui , prendre les mesures appropriées pour faire vider les huiles usées dans le réservoir et éliminer les contenants en conformité avec les normes locales.	
De façon générale, est-ce que le site est propre et bien rangé?			Si la réponse est non , prendre les mesures nécessaires pour nettoyer le site.	
Y a-t-il des poubelles réservées aux filtres et aux autres produits pétroliers (chiffons imprégnés d'huile)?			Si la réponse est non , prendre des mesures pour installer des poubelles appropriées, s'il y a lieu.	
Est-ce qu'on a affiché bien en vue le numéro à composer en cas d'urgence-déversement?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire afficher ce numéro.	
Est-ce qu'il y a des panneaux indiquant la façon de procéder pour éliminer les huiles usées?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire apposer ces panneaux.	
Est-ce que l'espace interne entre les doubles parois du réservoir est soumis à une surveillance (p. ex., jauge, vacuomètre, inspection visuelle, dispositif électronique)?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire assurer la surveillance du réservoir.	

continué...

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
S'il y a lieu, le vacuomètre sur le réservoir indique-t-il « 0 Hg »?			Si la réponse est oui , prendre les dispositions pour qu'un installateur certifié de réservoirs de produits pétroliers ou un représentant de la DPPB (Direction des ports pour petits bateaux) vienne sur place.	
Y a-t-il une barrière appropriée installée pour protéger le réservoir contre les collisions avec des véhicules?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire installer des barrières appropriées.	
Est-ce que la trousse de confinement des déversements est disponible et est-ce que le matériel utilisé a été remplacé?			Si la réponse est non , prendre des mesures pour faire installer une trousse de confinement des déversements et pour refaire provision de matériaux absorbants.	
Y a-t-il un barrage flottant sur place pour utilisation lors de déversements importants dans le port?			Si la réponse est non , vérifier la disponibilité du matériel auprès du service d'incendie de la localité.	

Note 1 : Tous les réservoirs de stockage de produits pétroliers doivent faire l'objet d'une inspection visuelle quotidienne pour détecter les fuites éventuelles.

INSTALLATIONS DE STOCKAGE ET DE DISTRIBUTION DE CARBURANTS (MPG 2)

Y a-t-il des installations de stockage et de distribution de carburant? ____ (Oui ou Non). Si la réponse est non, passer à la section suivante; si la réponse est oui, inspecter le dépôt de carburant et les pratiques de ravitaillement en carburant et examiner les points ci-dessous.

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Est-ce que le port a une licence pour l'installation de carburant et l'administration portuaire a-t-elle approuvé cette installation?			Si la réponse est non , en aviser le propriétaire/exploitant. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Les réservoirs de stockage sont-ils étiquetés correctement?			Si la réponse est non , en aviser le propriétaire/exploitant. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Est-ce qu'on a apporté des changements aux installations de ravitaillement en carburant depuis la dernière inspection?			Si la réponse est oui , communiquer immédiatement avec le bureau local de la DPPB.	
Y a-t-il des indications de fuite d'un réservoir ou de l'une de ses composantes (tuyauterie, distributeur de carburant, boyaux, etc.) * (Voir la note 1 à la page précédente)			Si la réponse est oui , déterminer immédiatement la source de la fuite et prendre sans délai des mesures pour contenir tout déversement et faire rapport sur l'incident.	
Y a-t-il un dispositif de maintien en position ouverte sur la buse du distributeur de carburant?			Si la réponse est oui , en aviser immédiatement le propriétaire/exploitant afin de faire enlever ces dispositifs. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Y a-t-il des taches d'huile sur le sol autour du site?			Si la réponse est oui , déterminer l'étendue de la contamination et enlever les matériaux touchés.	

continué...

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
En général, le site est-il propre et bien rangé?			Si la réponse est non , prendre les mesures nécessaires pour nettoyer le site.	
Est-ce qu'on a affiché bien en vue le numéro à composer en cas d'urgence-déversement?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire afficher ce numéro.	
Est-ce qu'il y a des panneaux en place indiquant la façon de procéder pour le ravitaillement en carburant?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire poser ces panneaux.	
Est-ce que l'espace interne entre les doubles parois du réservoir est soumis à une surveillance (p. ex., jauge, vacuomètre, inspection visuelle, jauge électronique)?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour assurer la surveillance du réservoir.	
Y a-t-il une barrière appropriée installée pour protéger le réservoir contre les collisions avec des véhicules?			Si la réponse est non , prendre immédiatement les mesures appropriées pour faire installer des barrières appropriées.	
Est-ce que la trousse de confinement des déversements est disponible et est-ce que le matériel utilisé a été remplacé?			Si la réponse est non , prendre des mesures pour faire installer une trousse de confinement des déversements et pour refaire provision de matériaux absorbants.	
Y a-t-il un barrage physique/flottant sur place pour utilisation lors de déversements importants dans le port?			Si la réponse est non , vérifier la disponibilité du matériel auprès du service d'incendie de la localité.	

Le carburant est-il livré au port par camion-citerne? ____ (Oui ou Non). Si la réponse est non, passer à la section suivante; si la réponse est oui, examiner les points ci-dessous.

Le conducteur du camion-citerne a-t-il une licence pour livrer du carburant sur le terrain du port, et cette livraison est-elle approuvée par l'administration portuaire?			Si la réponse est non , en aviser l'opérateur de camion-citerne. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Est-ce que la livraison de carburant par camion-citerne se fait à un endroit approuvé par l'administration portuaire?			Si la réponse est non , en aviser l'opérateur de camion-citerne. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Est-ce que la livraison de carburant par camion-citerne est faite en conformité avec les normes opérationnelles de la DPPB pour le ravitaillement en carburant?			Si la réponse est non , aviser l'opérateur de camion-citerne des normes applicables. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Est-ce que la livraison de carburant par camion-citerne est faite par un opérateur qualifié, et y a-t-il une autre personne sur place pour interrompre le transfert de carburant en cas d'urgence?			Si la réponse est non , en aviser l'opérateur de camion-citerne. Si la non-conformité persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	

EAUX D'ÉGOUT ET EAUX GRISES (MPG 3)

Vérifier la qualité de l'eau dans le port afin de déceler des signes de présence d'effluents ou de toute contamination des eaux déversées dans le port.

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Y a-t-il des indications que des bateaux déversent des eaux usées domestiques dans le port?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et en aviser le propriétaire exploitant.	
Y a-t-il des indications que des bateaux déversent des eaux grises dans le port?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et en aviser le propriétaire exploitant.	
Y a-t-il des indications que l'eau de ruissellement de surface peut contenir des contaminants qui sont rejetés dans le port?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Y a-t-il des débris flottants dans le port ou visibles au fond de l'eau?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et enlever les débris.	

SITES D'ENTREPOSAGE ET D'ENTRETIEN DES BATEAUX (MPG 4)

Inspecter les aires de réparation et d'entreposage des bateaux et les activités d'entretien.

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Y a-t-il un système de levage pour transbordement ou de halage utilisé pour le sablage au jet, le décapage et la peinture par pulvérisation des bateaux?			Si la réponse est oui , une approbation spéciale est nécessaire pour ces activités.	
Y a-t-il des contenants de peinture, de solvants et d'autres matières se trouvant sur le site?			Si la réponse est oui , s'assurer que les utilisateurs éliminent les matières dangereuses de la façon appropriée.	
Y a-t-il des traces de peinture, de solvants ou d'autres matières déversées sur le sol?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et prendre les mesures appropriées pour éliminer les déchets.	
Y a-t-il un bassin de captage des eaux sur le site?			Si la réponse est oui , déterminer l'emplacement et s'assurer que les déchets ne pénètrent pas dans le collecteur des eaux pluviales.	

GESTION DES DÉCHETS SOLIDES (MPG 5 et 6)

Inspecter les terrains et installations du port et vérifier les points ci-dessous.

INSTALLATIONS DE COLLECTE DES DÉCHETS SOLIDES				
QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Y a-t-il suffisamment de poubelles pour les déchets solides non dangereux?			Si la réponse est non , installer d'autres poubelles.	
Les poubelles sont-elles fermées?			Si la réponse est non , installer des couvercles sur les poubelles.	
Les poubelles sont-elles vidées avant de déborder?			Si la réponse est non , vider les poubelles plus souvent.	
La zone autour des poubelles est-elle exempte de débris?			Si la réponse est non , nettoyer les débris.	

continué...

INSTALLATIONS DE COLLECTE DES DÉCHETS SOLIDES				
QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Les ordures et les matières recyclables sont-elles recueillies séparément?			Si la réponse est non , installer des contenants séparés, si le service local de collecte des déchets de la municipalité l'exige.	
Les contenants de matières recyclables contiennent-ils les matières appropriées? Les plastiques, métaux, papiers et cartons sont-ils séparés des autres ordures?			Si la réponse est non , prendre les mesures nécessaires pour que les utilisateurs séparent les matières recyclables.	
Y a-t-il des matières dangereuses entreposées sur le site?			Si la réponse est oui , déterminer l'emplacement des matières et communiquer avec le bureau local de la DPPB.	

USINES DE TRANSFORMATION DE POISSON, ENTREPÔTS À ENGINS DE PÊCHE ET À APPÂTS ET AUTRES BÂTIMENTS				
QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Y a-t-il des odeurs fortes dans les bâtiments ou près de ceux-ci sur le terrain du port?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et prendre les mesures appropriées pour supprimer les odeurs.	
Les baquets de déchets de poisson sont-ils entreposés à l'extérieur? Sont-ils couverts? Ont-ils des fuites?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et prendre les mesures appropriées pour nettoyer le site.	
Y a-t-il des réfrigérateurs sur le terrain qui peuvent contenir des substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)?			Si la réponse est oui , déterminer qui en est le propriétaire et communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Y a-t-il des réservoirs de stockage du carburant ou des cylindres de gaz comprimé situés à proximité ou à l'intérieur de bâtiments?			Si la réponse est oui , déterminer qui en est le propriétaire et s'assurer que les réservoirs et cylindres satisfont aux normes en matière d'environnement et de sécurité.	
Y a-t-il des indications qu'il y a entreposage inapproprié, à l'intérieur ou autour des bâtiments, de matières comme du pétrole, des peintures, des solvants, de l'antigel, des détergents, des résines de fibre de verre, des batteries, des produits acides et alcalins forts, des matières inflammables, etc.?			Si la réponse est oui , déterminer qui en est le propriétaire exploitant et l'aviser de nettoyer le site. Si le problème persiste, communiquer avec le bureau local de la DPPB.	
Y a-t-il des drains de plancher dans les bâtiments dont le contenu est déversé dans le port?			Si la réponse est oui , déterminer la source des drains et l'emplacement de l'exutoire et surveiller l'effluent.	

INSPECTION GÉNÉRALE DU SITE (BMP 7)

Examiner le terrain du port et les propriétés adjacentes et imaginer l'opinion d'un visiteur peu familier avec ce port.

QUESTION	OUI	NON	MESURE RECOMMANDÉE	S'IL Y A LIEU, MESURE PRISE ET DATE
Est-ce que le port est généralement sale et mal tenu?			Si la réponse est oui , prendre les mesures appropriées pour nettoyer le terrain.	
Y a-t-il des indications de nappes d'huile sur l'eau, de traces de produits pétroliers au bord de l'eau, de débris flottants, etc.?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et prendre les mesures appropriées pour confiner ou éliminer les matières/déchets et/ou signaler le problème au bureau local de la DPPB.	
Les véhicules qui circulent sur les surfaces de gravier soulèvent-ils beaucoup de poussière? Est-ce que la poussière est soufflée vers les maisons et commerces du voisinage?			Si la réponse est oui , envisager l'utilisation de dépoussiérants écologiques sur les surfaces visées.	
Le port est-il trop bruyant pour les résidents et commerces du voisinage?			Si la réponse est oui , déterminer la source du problème et prendre les mesures appropriées pour diminuer le niveau de bruit ou signaler le problème au bureau local de la DPPB.	
Y a-t-il des indications qu'une utilisation des terres ou une propriété adjacente a ou aura un impact négatif sur les terrains du port (comme le stockage de matériaux, de déchets, des réservoirs de carburants)?			Si la réponse est oui , déterminer la source et l'ampleur du problème et le signaler au bureau local de la DPPB.	

RAPPORT ÉTABLI PAR (nom) : _____

(titre) : _____

RAPPORT DE VÉRIFICATION ENVIRONNEMENTALE ANNUELLE DE LA DIRECTION DES PORTS POUR PETITS BATEAUX

Année du rapport : de _____ à _____

Administration portuaire : _____

Port : _____

Représentant de l'administration portuaire : _____

Représentant de la Direction des PPB : _____

Date de la vérification : _____

Objectif : Le présent rapport, une fois rempli pour chaque port géré par l'administration portuaire, résumera la **performance environnementale** de chaque port pour l'année visée par le rapport. Ce rapport aidera également l'administration portuaire et la Direction des ports pour petits bateaux à évaluer le plan de gestion de l'environnement actuel et la sensibilisation en matière d'environnement dans les ports gérés par l'administration portuaire.

Instructions

Chaque année, dans le cadre de la vérification environnementale annuelle, chaque administration portuaire doit soumettre un rapport annuel d'évaluation environnementale pour chaque port géré par elle, qui comprendra les renseignements ci-dessous.

- SECTION 1. Une liste de vérification à jour du matériel, des pièces d'équipement, des panneaux ou affiches ayant trait à l'environnement ainsi que de toute autre installation nouvelle sur les terrains du port.
- SECTION 2. Une confirmation relative aux réservoirs de carburant et d'huiles usées sur les terrains du port.
- SECTION 3. Une liste de tout déversement ou rejet ou de tout autre incident survenu durant l'année visée par le rapport qui pourrait avoir un impact négatif sur les terrains du port.
- SECTION 4. L'utilisation de la Liste de vérification pour l'inspection environnementale d'un port de la DPPB.
- SECTION 5. Une liste de toute nouvelle politique, procédure, règle ou directive environnementale qui a été adoptée ou modifiée durant l'année.
- SECTION 6. Une liste de toute réalisation de nature environnementale accomplie durant l'année.
- SECTION 7. Les détails concernant l'emplacement où les déchets solides ont été éliminés durant la dernière année.
- SECTION 8. Un tableau à jour des impacts environnementaux.
- SECTION 9. Autres renseignements divers (s'il y a lieu).

SECTION 1 La liste ci-dessous énumère les **pièces d'équipement et matériaux qui sont considérés comme étant utiles pour la protection de l'environnement côtier et marin** dans les ports et à proximité de ceux-ci. Veuillez indiquer si ces matériaux, pièces d'équipement, panneaux et/ou affiches sont disponibles au port.

Type d'équipement ou de matériau utile pour la protection de l'environnement	Cet équipement ou ces matériaux sont-ils disponibles au port? (O ou N)	Le type, le nombre, la taille et le mode d'emploi sont-ils adéquats? (O ou N)
Baquets à déchets		
Poubelles		
Panneaux d'interdiction de jeter des détrit		
Contenants à matières recyclables		
Panneaux indicateurs de recyclage		
Réservoir d'huiles usées		
Baril à filtres à huile usagés		
Entrepôt d'huiles usées		
Panneaux indiquant les procédures d'élimination des huiles usées		
Barils pour les chiffons imprégnés d'huile		
Broyeur de filtres à huile		
Trousse d'intervention en cas de déversement		
Matériaux absorbants		
Barrages flottants		
Tampons absorbants pour les cales de bateaux		
Panneaux indiquant les procédures d'urgence en cas de déversement		
Panneaux interdisant les rejets par-dessus bord dans le port		
Panneaux indiquant les procédures de ravitaillement en carburant		
Autre (préciser)		

SECTION 2 Réservoirs de stockage de produits pétroliers et d'huiles usées situés sur les terrains de la DPPB/de l'administration portuaire.

Y a-t-il des réservoirs de stockage de carburant et des distributeurs de carburant dans le port? Si la réponse est oui, veuillez remplir le tableau ci-dessous et indiquer le type de produit (essence, diesel, kérosène, mazout), le propriétaire du réservoir et la capacité du réservoir (nombre approximatif de litres ou de gallons).

PRODUIT	PROPRIÉTAIRE	CAPACITÉ (indiquer le nombre de litres ou de gallons)

Est-ce que tous les réservoirs de stockage et les distributeurs de carburant énumérés ci-dessus sont indiqués sur le plan récent du site fourni par le bureau de la Direction des ports pour petits bateaux?

Oui ___ Non ___

S'il y a un réservoir d'huiles usées sur le terrain du port, veuillez répondre aux questions ci-dessous.

De quelle façon les huiles usées sont-elles recueillies et éliminées?

Environ combien de litres d'huiles usées ont été recueillis l'an dernier? _____

De quelle façon les produits imprégnés d'huiles usées sont-ils éliminés (contenants d'huile, filtres, chiffons)?

Les réservoirs et/ou entrepôts d'huiles usées du port sont-ils tous indiqués sur le plan le plus récent du port fourni par le bureau de la Direction des ports pour petits bateaux? Oui ___ Non ___

SECTION 3 Y a-t-il eu **des déversements ou des rejets de produits pétroliers ou des incidents du genre** sur les terrains de la DPPB/ de l'administration portuaire au cours de la dernière année?

Oui _____ Non _____

Si la réponse est oui, veuillez remplir le tableau à la page suivante.

DATE DU DÉVERSEMENT	PRODUIT EN CAUSE	QUANTITÉ APPROXIMATIVE (litres)	MESURE PRISE

SECTION 4 L'administration portuaire a-t-elle utilisée **la Liste de vérification pour l'inspection environnementale d'un port de la DPPB** pour aider à la mise en œuvre du PGE?

Oui _____ Non _____

Si la réponse est oui, y a-t-il eu des questions soulevées dans la liste de vérification qui nécessitaient la prise de mesures et qui n'ont pas été résolues?

Veuillez expliquer. _____

Si la réponse est oui, combien de fois a-t-on rempli la liste de vérification? (encercler une seule réponse)

Tous les mois / tous les 3 mois / tous les 6 mois / une seule fois

SECTION 5 Est-ce que l'administration portuaire **a modifié** des politiques, procédures, règles ou directives qui n'étaient pas mentionnées dans le PGE type de la DPPB?

Oui _____ Non _____

Si la réponse est oui, veuillez décrire : _____

SECTION 6 Y a-t-il eu **des réalisations** de l'administration portuaire **sur le plan de l'environnement** au cours de la dernière année (nouvel équipement installé, projet de nettoyage du port, etc.)

Oui _____ Non _____

Si la réponse est oui, veuillez décrire : _____

SECTION 7 Où l'administration portuaire élimine-t-elle **les déchets solides non dangereux**?

_____ Décharge municipale

_____ Incinérateur municipal

_____ Autre (préciser) _____

SECTION 8 Attribuez un niveau à chacun des aspects opérationnels du port indiqués ci-dessous, en fonction de l'incidence négative possible sur l'environnement dans le port. Évaluez de quelle façon ces aspects sont gérés présentement au port.

L'échelle à utiliser est décrite ci-dessous.

Niveau 1 – pour les aspects qui peuvent avoir des incidences nulles ou mineures

Niveau 2 – pour les aspects qui peuvent avoir des incidences peu nombreuses ou modérées

Niveau 3 – pour les aspects qui peuvent avoir des incidences majeures

TABLEAU DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT	
ASPECTS	NIVEAU DE L'INCIDENCE POSSIBLE
Stockage et distribution de carburant	
Stockage et collecte des huiles usées	
Production de déchets solides (matières non dangereuses)	
Stockage et manutention des matières dangereuses *	
Substances appauvrissant la couche d'ozone	
Projets de construction	
Entretien général et réparation	
Entretien et réparation des bateaux	
Effluents et eaux usées provenant des bâtiments	
Activités sur les propriétés adjacentes	
Ruissellement des eaux de pluie	
Émissions atmosphériques	
Poussière	
Bruit	
Autre (préciser)	

* Les matières dangereuses comprennent les huiles, les peintures, les solvants, l'antigel, les détergents, la résine de fibres de verre, les batteries, les produits acides et alcalins forts et les matières inflammables.

SECTION 9 Veuillez ajouter toute **information additionnelle** sur des pages séparées et les inclure dans votre rapport.

**LIGNES DIRECTRICES SUR L'EXPLOITATION
ET LA CONSTRUCTION DE SYSTÈMES
DE LIVRAISON DE CARBURANT ET
DE STOCKAGE D'HUILE USAGÉE
SITUÉS SUR DES PROPRIÉTÉS CONTRÔLÉES
PAR LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES*
DANS LES PROVINCES MARITIMES**

**Inclut toutes les propriétés des Ports pour petits bateaux loués
et/ou gérées par des administrations portuaires incorporées*

RÉVISÉES EN JANVIER 1997, EN OCTOBRE 1997, EN SEPTEMBRE 2003

*MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS
DIRECTION DES PORTS POUR PETITS BATEAUX
RÉGIONS DES MARITIMES ET DU GOLFE*

ÉDITION : CARBURANT-V3-SEP03

A. AVANT-PROPOS **1**

A.1 GÉNÉRALITÉS 1
A.2 ABRÉVIATIONS 2

B. EXIGENCES GÉNÉRALES POUR TOUS LES SYSTÈMES DE LIVRAISON DE CARBURANT **3**

B.1 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES 3
B.2 INTERVENTIONS D'URGENCE 4
B.3 MODIFICATIONS À UN SYSTÈME 4
B.4 SIGNALISATION 4
B.5 EXIGENCES DE REMPLISSAGE DES RÉSERVOIRS ET/OU DE DISTRIBUTION 5
B.6 DOSSIERS RELATIFS À UN SYSTÈME 5

C. EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LES SYSTÈMES FIXES DE LIVRAISON DE CARBURANT **6**

C.1 INSPECTIONS 6
C.2 BARRICADES 6
C.3 DISTRIBUTEURS 6
C.4 EXTINCTEURS 7
C.5 EXIGENCES RELATIVES AUX ÉVÈNEMENTS 7
C.6 EXIGENCES RELATIVES AUX TUYAUX DE REMPLISSAGE 7
C.7 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE SOUTERRAINS 7
C.8 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE HORS SOL 8
C.9 EXIGENCES RELATIVES À LA TUYAUTERIE 9
 C.9.1 Généralités 9
 C.9.2 Tuyauterie des systèmes de stockage hors sol 11
 C.9.3 Tuyauterie des systèmes de stockage souterrains 11
C.10 ESSAIS D'ÉTANCHÉITÉ ET AMÉLIORATIONS OU MODERNISATIONS 11
C.11 PROTECTION CATHODIQUE 12

D. EXIGENCES RELATIVES AUX PROJETS DE SYSTÈMES FIXES DE LIVRAISON DE CARBURANT **13**

D.1 EXIGENCES À REMPLIR POUR OBTENIR LA PERMISSION DE CONSTRUIRE UNE NOUVELLE
INSTALLATION DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT 13
D.2 EXIGENCES À REMPLIR POUR OBTENIR UN PERMIS D'EXPLOITATION 13
 D.2.1 Inspections 13
 D.2.2 Dessins conformes à l'exécution 14
 D.2.3 Numéro provincial d'enregistrement d'un réservoir 14
D.3 CONSTRUCTION ET INSTALLATION DE RÉSERVOIRS 14
D.4 ESSAIS D'ÉTANCHÉITÉ 15
D.5 PROTECTION CATHODIQUE 15
D.6 TUYAUTERIE 15

E. EXIGENCES RELATIVES AUX CAMIONS DE LIVRAISON DE CARBURANT **16**

E.1 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES 16
E.2 EXTINCTEURS 16

F. EXIGENCES RELATIVES AUX SYSTÈMES DE STOCKAGE D'HUILE USAGÉE **17**

F.1 NORMES POUR RÉSERVOIRS DE STOCKAGE D'HUILE USAGÉE 17
 F.1.1 Réservoirs souterrains 17
 F.1.2 Réservoirs hors sol 17
F.2 RÉCUPÉRATION ET ÉLIMINATION DE L'HUILE USAGÉE 18

A. AVANT-PROPOS

A.1 GÉNÉRALITÉS

On considère que tous les anciens emplacements portuaires des Ports pour petits bateaux (PPB) situés dans les provinces Maritimes aujourd'hui loués à des administrations portuaires incorporées (AP) sont des lieux écologiquement sensibles en raison de la proximité de nappes d'eau de surface et de la manutention et de l'entreposage de produits du poisson qui s'effectuent normalement à ces endroits. Le document qui suit a été préparé afin d'atténuer le plus possible les répercussions négatives sur cet environnement du stockage ou de la distribution de produits pétroliers essentiels aux opérations au jour le jour des bateaux de pêche.

Les PPB ont, dans les provinces Maritimes, pour politique qu'on recommande aujourd'hui à toutes les AP d'assurer équitablement la fourniture de services de distribution de produits pétroliers à tous les clients des ports. Les PPB préfèrent normalement les systèmes fixes (qu'ils se trouvent hors terre ou sous terre) aux camions de livraison de carburant pour des raisons d'exploitation et de sécurité. Dans un port où la nécessité de disposer d'un système de livraison de carburant a été démontrée, mais où il n'y a pas de fournisseur de carburant désireux d'installer un système fixe ou encore où l'AP estime qu'un système fixe est impossible à installer, les PPB suggèrent à l'administration portuaire d'envisager un système de livraison de carburant par camion. Il faudrait toujours envisager d'autres options pour répondre aux besoins de ravitaillement en carburant si cela est dans le meilleur intérêt des clients d'un port.

On devrait faire tous les efforts possibles pour contrôler la distribution des carburants sur une propriété gérée par une AP et on recommande qu'il n'y ait normalement qu'un seul emplacement central de ravitaillement en carburant par port à moins d'une directive ou d'une autorisation contraire de l'AP. Les PPB aimeraient être associés à toutes les discussions qui pourraient entraîner l'aménagement dans un port de plus d'un emplacement de ravitaillement en carburant.

Les exigences dont le présent document fournit un aperçu ne libèrent aucunement le propriétaire ou l'exploitant d'un système de livraison de carburant ou le titulaire d'un permis délivré pour un tel système de l'obligation d'être bien au fait de la totalité des normes, des règlements et des codes de recommandations techniques pertinents et de s'y conformer.

Tous les nouveaux systèmes dont on propose l'installation sur une propriété louée par une AP doivent respecter la totalité des codes et des règlements qui s'appliquent au moment de leur installation. On devrait améliorer ou moderniser tous les systèmes existants, là où cela est possible, pour respecter ces nouvelles normes. Les PPB se sont engagés à collaborer avec chaque AP pour assurer le respect de ces exigences.

Chaque propriétaire d'un système de livraison de carburant est fortement invité à discuter de l'exploitation de son système avec les dirigeants de l'AP locale afin que les deux parties connaissent la position de l'autre sur tous les aspects de la livraison de produits pétroliers sur une propriété gérée par une administration portuaire.

Au cours de la prochaine année ou à peu près, les PPB collaboreront étroitement avec toutes les AP à l'examen de la totalité des travaux proposés sur des systèmes de livraison de carburant et fourniront à chacune d'elles les compétences techniques nécessaires et leur formuleront des recommandations sur tous les aspects des nouveaux systèmes et de ceux déjà existants. Nous démontrons dans le document qui suit cette relation à l'aide des cas où un examen conjoint ou une approbation conjointe de l'AP et des PPB est recommandé(e). Chacune des AP devrait au cours des prochaines années être davantage en mesure d'assumer de plus grandes responsabilités dans ce domaine écologiquement délicat.

A.2 ABRÉVIATIONS

CNPI - désigne le Code national de prévention des incendies du Canada de 1995 et toutes les révisions et les corrections apportées par la suite à ce dernier.

CRT/HS - désigne la plus récente édition ou version du Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes hors sol de stockage de produits pétroliers publiée par le Groupe d'étude national sur les réservoirs souterrains non étendus pour le Conseil canadien des ministres de l'Environnement.

CRT/ST - désigne la plus récente édition ou version du Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes souterrains de stockage de produits pétroliers publiée par le Groupe d'étude national sur les réservoirs souterrains non étendus pour le Conseil canadien des ministres de l'Environnement.

ULC - désigne les Laboratoires des assureurs du Canada.

Les unités de mesure doivent être abrégées comme suit :

millimètres	- mm
mètres	- m
pieds	- pi
kilogrammes	- kg

B. EXIGENCES GÉNÉRALES POUR TOUS LES SYSTÈMES DE LIVRAISON DE CARBURANT

La présente section renvoie à tous les systèmes de livraison de carburant (fixes ou mobiles, hors sol ou souterrains) destinés au stockage et/ou à la distribution de produits pétroliers sur une propriété louée par la Direction des ports pour petits bateaux à une administration portuaire incorporée. Les exigences additionnelles pour chaque type de système figurent dans les sections suivantes.

B.1 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES

Il faut pour tous les systèmes de livraison de carburant un permis d'exploitation valide délivré par l'AP. Avant la délivrance d'un tel permis, les PPB et l'AP doivent effectuer une inspection de l'emplacement pour s'assurer que toutes les normes et les exigences sont respectées comme il est expliqué sommairement dans le présent document. Il est possible d'ajouter au permis des conditions supplémentaires propres à un emplacement si les PPB et l'AP le jugent indiqué.

Le propriétaire d'un système de livraison de carburant est la seule personne chargée de voir à ce que le réservoir ou/et le distributeur soit(ent) installé(s) là où les PPB et l'AP en ont approuvé l'installation et à ce qu'il(s) soit(ent) entretenu(s) (ce qui inclut, mais sans s'y limiter, le sablage au jet, l'enlèvement des boues, la peinture, les essais de pression, les améliorations ou les modernisations, les inspections et la tenue de dossiers). Tous les coûts occasionnés par l'entretien d'un système doivent être assumés par le propriétaire de l'installation.

Le titulaire d'un permis délivré pour un système de livraison de carburant est la seule personne chargée de s'assurer qu'on utilise le système sans danger, conformément à la totalité des normes, des codes et des règlements qui s'appliquent.

Le propriétaire d'un camion de livraison de carburant est la seule personne responsable de ce camion et également la seule chargée de s'assurer que ce dernier se rend **uniquement** à la zone de distribution désignée (en suivant un itinéraire préalablement approuvé) et qu'il est utilisé sans danger conformément à la totalité des normes, des codes et des règlements qui s'appliquent.

Nul ne doit modifier ni faire modifier un *système fixe* sur une propriété louée par une AP sans en obtenir préalablement par écrit l'autorisation de l'AP, autorisation qui ne sera accordée qu'après un examen conjoint de l'AP et des PPB des aspects tant techniques qu'opérationnels de chaque proposition.

Il faut tenir à l'écart des zones de stockage et de distribution de carburant la totalité des débris et des structures, de l'équipement, des matériaux et des véhicules qui pourraient s'y trouver. On ne doit pas utiliser ces zones à des fins autres que le stockage et/ou la distribution de produits pétroliers, à moins d'en avoir obtenu préalablement par écrit l'autorisation de l'AP.

En cas de conditions dangereuses pour un système de livraison de carburant, son exploitant doit arrêter toute opération de distribution et tenter de remédier à la situation. Lorsque cela est impossible, l'exploitant concerné doit faire rapport aussitôt que possible de la situation à l'AP et interrompre le fonctionnement du système jusqu'à ce que l'administration portuaire approuve la reprise des opérations. L'AP devrait signaler de tels incidents au bureau de secteur approprié des PPB.

B.2 INTERVENTIONS D'URGENCE

Le propriétaire d'un système de livraison de carburant est chargé de faire préparer et tenir à jour un plan de mesures d'intervention d'urgence approuvé par les PPB et l'AP. Le titulaire du permis délivré pour un tel système doit s'assurer que l'exploitant de ce dernier a pris connaissance du plan.

L'exploitant d'un système de distribution de produits pétroliers doit s'efforcer au maximum de confiner autant que possible les fuites ou les déversements (se reporter aux CRT/HS et CRT/ST).

En cas de fuite, de déversement ou d'incendie appréhendé ou déclaré, l'exploitant du système de stockage doit :

- (1) appeler le numéro des services d'intervention d'urgence environnementale (**1-800-565-1633** au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard);
- (2) suivre les étapes dont le RCT/HS et le RCT/ST fournissent un aperçu; et
- (3) appeler le bureau de l'AP qui a délivré le permis d'exploitation.

B.3 MODIFICATIONS OU MODERNISATIONS À UN SYSTÈME

Les modifications ou modernisations à un *système fixe* (installations, réparations, améliorations ou modernisations et démontages) **ne** doivent être effectuées **que** par des installateurs titulaires d'un permis ou d'un certificat de l'organisme de réglementation concerné de la province en question. Tous les projets de modifications ou de modernisations doivent en outre être soumis par écrit pour examen et approbation à l'AP avant de débiter. Les PPB collaboreront avec l'AP à l'examen de tous les aspects techniques de chaque proposition.

B.4 SIGNALISATION

Le propriétaire d'un système de livraison de carburant ou le titulaire d'un permis délivré pour un tel système doit voir à ce qu'il y ait sur l'emplacement tous les écriteaux dont l'AP aura exigé la fabrication et l'installation. Tous les écriteaux doivent être installés sur l'emplacement visé par le permis et être maintenus en bon état tant et aussi longtemps que le système est opérationnel. Ces écriteaux doivent être fabriqués et installés aux frais du propriétaire ou du titulaire du permis.

Les écriteaux sur les emplacements de distribution doivent être postés de façon à ce que les équipages des bateaux qui s'approchent (du côté du port) et les conducteurs des véhicules et/ou les piétons qui arrivent (du côté de la terre) puissent les apercevoir. Un écriteau respectant ou dépassant les exigences de l'AP doit être posté sur l'emplacement de distribution. Un écriteau intimant l'ordre de couper le contact durant l'opération de ravitaillement en carburant ou le glyphe international l'indiquant doit être installé là où les équipages des bateaux qui utilisent l'emplacement de distribution de carburant pourront l'apercevoir facilement. Une notice d'utilisation clairement lisible dans les deux langues officielles, là où on la juge appropriée, doit aussi être affichée dans chaque zone de distribution.

Les écriteaux postés dans les emplacements de distribution pour les camions de livraison de carburant doivent aussi inclure le nom et le numéro de téléphone du propriétaire, le nom et le numéro de téléphone de l'exploitant, le numéro de téléphone du bureau de l'AP, le type de carburant distribué et les heures de service.

Les écriteaux sur les emplacements des réservoirs de stockage doivent être postés de façon à ce que les conducteurs de véhicules et les piétons puissent les apercevoir. Un écriteau respectant ou dépassant les exigences de l'AP doit être posté sur l'emplacement d'un réservoir de stockage.

B.5 EXIGENCES DE REMPLISSAGE DES RÉSERVOIRS ET/OU DE DISTRIBUTION

Les réservoirs de stockage de produits pétroliers ne doivent être remplis que par des personnes formées aux procédures de remplissage de tels réservoirs.

Il faut utiliser pour le remplissage et/ou la distribution des pistolets de tuyau flexible conformes à la norme ULC-S620M, « Standard for Valves for Flammable and Combustible Liquids ».

Les pistolets de distribution ne doivent pas être du type à fermeture automatique ni être munis d'un dispositif de maintien en position ouverte.

B.6 DOSSIERS RELATIFS À UN SYSTÈME

Le propriétaire d'un système fixe de livraison de carburant est chargé d'établir et de tenir des dossiers suivant le RCT/HS et le RCT/ST.

Il faut tenir (et conserver pendant au moins cinq ans) des dossiers :

- (1) des calculs annuels de la tension de la protection cathodique (sur les systèmes à anode sacrificielle ou par courant imposé) suivant la section C.11;
- (2) des vérifications annuelles des dispositifs mécaniques de détection des fuites des conduites (sur les pompes submersibles actuelles) suivant la section C.10;
- (3) des vérifications périodiques des systèmes de surveillance électronique continue pour déceler les fuites de la tuyauterie et des réservoirs à double paroi et des vérifications périodiques effectuées sur les autres dispositifs non électroniques de surveillance du système;
- (4) des résultats des essais d'étanchéité;
- (5) des inspections, des essais ou des vérifications d'entretien du système.

Le propriétaire d'un système fixe de livraison de carburant doit tenir pendant **toute la vie utile du système** un dossier :

- (1) de toutes les modifications et améliorations ou modernisations effectuées sur le système;
- (2) de tous les travaux d'excavation ou de construction effectués à proximité qui pourraient avoir une influence sur la solidité du système.

En cas de changement de propriétaire du système de livraison de carburant, tous les dossiers susmentionnés doivent être transférés au nouveau propriétaire.

Sauf en cas d'instructions contraires, tous les autres dossiers exigés par le CNPI doivent être conservés pendant au moins deux ans par le propriétaire ou par son représentant désigné, ce qui inclut les dossiers de contrôle et les données de rapprochement des stocks. En cas de changement du propriétaire du système ou de son représentant désigné, tous les autres dossiers exigés par le CNPI doivent être transférés au propriétaire arrivant.

C. EXIGENCES SPÉCIFIQUES POUR LES SYSTÈMES FIXES DE LIVRAISON DE CARBURANT

La présente section renvoie à tous les systèmes fixes installés afin de stocker et de distribuer des carburants sur une propriété gérée par une AP. Les exigences précédentes de la section B s'appliquent également. Les systèmes en voie d'amélioration (ou de modernisation) ou de remplacement doivent respecter les exigences d'un nouveau système (voir la section D).

C.1 INSPECTIONS

Les PPB et l'AP doivent régulièrement inspecter (ordinairement chaque année, entre mai et août) les systèmes de livraison de carburant pour voir à ce que les systèmes soient utilisés et entretenus de façon acceptable. Si un système ne respecte pas les normes exigées, il faut établir un calendrier (dont les PPB et l'AP d'une part et le propriétaire du système d'autre part conviendront mutuellement) pour remédier aux déficiences de l'installation.

Si l'AP le juge à-propos (en tenant compte d'un avis formulé par les PPB), un remplacement ou une réparation partiel(le) ou complet(ète) du système peut être immédiatement exigé(e). Toutes les améliorations exigées (ou l'enlèvement de l'installation si l'on n'a pas remédié aux déficiences suivant ce qui a été convenu) doivent être effectuées aux frais du propriétaire et conformément aux codes et aux règlements qui s'appliquent.

C.2 BARRICADES

Les emplacements de distribution et les réservoirs de stockage exposés à un genre quelconque de circulation automobile ou à d'autres sources de répercussions doivent être barricadés à la satisfaction de l'AP et des PPB.

C.3 DISTRIBUTEURS

Les distributeurs doivent être dotés de puits de distributeur et ils doivent être protégés comme il se doit de la circulation environnante. Les puits de distributeur fabriqués de matériaux combustibles (article 4.5.3.3 du CNPI) doivent être recouverts de béton. Si l'on recourt à un îlot de béton comme mécanisme de protection contre la circulation, celui-ci doit mesurer au moins 100 mm de hauteur et il doit y avoir un espace libre d'au moins 300 mm entre chaque côté du distributeur et le devant de l'îlot.

Il faut prévoir un dispositif d'urgence pour couper l'arrivée d'électricité au distributeur à un endroit éloigné de ce dernier et qui convienne à l'AP. Ce dispositif doit être clairement identifié.

Le distributeur doit être situé à au moins 7,5 m (25 pi) de l'évent d'un réservoir de stockage renfermant un liquide inflammable.

Le tuyau flexible servant au ravitaillement, quand il a plus de 4,5 m de longueur, doit être muni d'un dispositif de rentrée comme un dévidoir ou un poteau d'escamotage contenant toute la longueur du tuyau ou le tenant à l'écart de la surface du quai d'une façon qui convienne à l'AP et aux PPB.

Le tuyau flexible utilisé pour transborder le produit du distributeur au bateau doit être relié au distributeur à l'aide d'un raccord d'écartement d'urgence qui arrêtera automatiquement l'écoulement du carburant à partir du distributeur et empêchera tout produit qui restera dans le tuyau disjoint de se déverser dans l'environnement en cas de séparation accidentelle. Ce raccord doit être installé de façon à ce que les systèmes de rentrée du tuyau flexible ne lui fassent pas obstacle.

C.4 EXTINCTEURS

Au moins un extincteur homologué par les ULC, polyvalent, d'un débit nominal de 10 kg (classe ABC) doit être installé à l'emplacement de distribution pour lequel un permis a été délivré dans une zone déterminée par l'AP et le propriétaire et doit être maintenu en bon état suivant le CNPI. Cet extincteur doit toujours se trouver à l'emplacement visé par le permis quand le système de distribution peut être utilisé.

L'extincteur doit être placé à au moins 5 m du distributeur. Il doit être conservé dans une armoire antichoc et ignifuge qui ne rouillera pas et qui ne bosserra pas non plus. Le panneau du devant de l'armoire doit être transparent et cassable, mais ne devrait pas voler en éclats en cas de choc. L'AP peut envisager des solutions de rechange lorsqu'il est possible de démontrer que la sécurité ne s'en trouvera pas menacée.

C.5 EXIGENCES RELATIVES AUX ÉVÉNEMENTS

Tous les réservoirs des ports des PPB loués à une administration portuaire doivent être munis d'événements réguliers et d'urgence conformément à la Partie 4 du CNPI.

Ces événements doivent être étiquetés en fonction du type de produit pétrolier stocké. Le haut d'une étiquette doit se trouver à 1,5 m au-dessus du point d'intersection entre le corps extérieur du réservoir et l'événement dans le cas d'un réservoir hors sol ou à 1,5 m au-dessus du niveau du sol adjacent dans le cas d'un réservoir souterrain.

Les événements pour l'essence doivent se trouver à au moins 3,5 m au-dessus du niveau du sol adjacent et évacuer les vapeurs à au moins 7,5 m de distance des distributeurs de carburant et 1,5 m de distance des ouvertures d'un immeuble.

Les événements pour le carburant diesel doivent se trouver à au moins 2 m au-dessus du niveau du sol adjacent.

C.6 EXIGENCES RELATIVES AUX TUYAUX DE REMPLISSAGE

Les présentes exigences s'ajoutent à celles figurant aux sections C.7 et C.8 du présent document.

Les tuyaux de remplissage doivent être recouverts et verrouillés lorsqu'ils ne sont pas utilisés à des fins de remplissage, d'inventaire ou d'essai par les personnes autorisées à avoir accès au système.

Il faut attacher de façon permanente à un tuyau de remplissage une étiquette indiquant le type de produit auquel il est destiné.

Tous les systèmes doivent être munis d'un dispositif acceptable de prévention des débordements. On devra améliorer ou moderniser d'ici au 1^{er} avril 1996 les systèmes actuels à l'aide de dispositifs de prévention des débordements.

Il faut installer un dispositif de confinement des déversements autour d'un tuyau de remplissage. On devra améliorer ou moderniser d'ici au 1^{er} avril 1996 les systèmes actuels à l'aide de dispositifs de confinement des déversements.

C.7 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE SOUTERRAINS

Les réservoirs de stockage souterrains de carburant doivent être ancrés à l'aide d'une dalle de béton armé d'une taille et d'un poids suffisants pour résister à la sous-pression totale d'un réservoir quand il est vide et complètement immergé dans l'eau. Un réservoir ne doit pas être directement en contact avec sa

dalle de béton armé, mais doit en être séparé par au moins 150 mm de sable ou d'un autre matériau approprié de façon à ce que le poids de ce réservoir soit également réparti sur sa base de sustentation. Lorsqu'un fabricant de réservoirs de stockage prescrit une distance de séparation supérieure entre le réservoir et la dalle, il faut exiger cette distance.

Le point le plus bas de tout réservoir de stockage souterrain de produits pétroliers doit être situé à une distance d'au moins 4,5 m, mesurée horizontalement, au-dessus des hautes mers de vive eau ordinaire.

Tout nouveau réservoir de stockage souterrain ou tout réservoir de ce genre proposé pour les emplacements loués par les AP doit être conçu et installé à l'aide des dispositifs suivants approuvés par les ULC :

- (a) un système de confinement secondaire pour le réservoir et tous les productoducs;
- (b) un dispositif de prévention des débordements;
- (c) un dispositif de confinement des déversements autour du tuyau de remplissage;
- (d) un puits de distributeur;
- (e) un système de surveillance électronique continue des fuites dans les espaces intercalaires du réservoir et des productoducs, ainsi que des dispositifs d'alarme et d'interruption de l'alimentation en électricité conformément à la section 4.11 du RCT/ST.

C.8 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE HORS SOL

La RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE exige au moins l'homologation par les ULC de tout le système de stockage hors sol, ce qui inclut la digue de confinement en tant que partie intégrante du système. On appelle ce type de système un « ensemble de réservoirs hors sol en acier avec système de confinement ».

Tous les réservoirs de stockage hors sol fabriqués en atelier doivent comporter un système de confinement secondaire acceptable. La zone de confinement secondaire doit être surveillée d'une façon convenant à l'AP et aux PPB (se reporter au RCT/HS). Tous les drains des digues doivent être du type robinet indicateur et être verrouillés lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Ils doivent également n'être utilisés que d'une façon approuvée par l'AP et les PPB.

Les normes qui suivent s'appliquent aux ensembles de réservoirs de stockage comportant un système de confinement secondaire :

- (1) ULC-S653, « Standard for Contained Steel Aboveground Tank Assemblies for Flammable and Combustible Liquids »;
- (2) ULC/ORD-C142.5, « Encased Steel Aboveground Tank Assemblies for Flammable Liquids »;
- (3) CAN/ULC-S601, Part B, « Double Wall Aboveground Storage Tanks »; et
- (4) ULC-S652, « Standard for Tank Assemblies for Collection of Used Oil »

Tous les autres systèmes de confinement secondaires doivent respecter les exigences de l'article 4.3 du CNPI et de l'article 3.8 du RCT/HS.

Lorsque le système de confinement secondaire est tel que des liquides pourraient éventuellement s'accumuler à l'intérieur de la zone de confinement secondaire, il faut installer en permanence un séparateur huile-eau qui doit fonctionner avec le système, à moins que d'autres solutions de rechange pour drainer les liquides ne soient approuvées par l'AP et les PPB. Il faut marquer tout réservoir de stockage hors sol de produits pétroliers de façon à en identifier clairement le contenu sur au moins deux (2) côtés en lettres d'une taille suffisante pour en assurer la lisibilité à partir de 4,5 m au minimum ou de

l'extérieur d'une cuvette de rétention, la distance la plus grande l'emportant (voir le paragraphe 4.3.15 du CNPI).

Les réservoirs hors sol permanents doivent être situés au-dessus de la laisse de haute mer la plus élevée qui ait été enregistrée pour la zone. Le système de stockage doit être situé et protégé de façon à ne pas être endommagé par les glaces et les débris.

Il faut solidement ancrer les réservoirs hors sol situés dans une zone qui risque d'être exposée aux inondations pour éviter qu'ils ne flottent.

La distance entre deux réservoirs de stockage hors sol doit être d'un (1) mètre. Les réservoirs doivent être espacés de façon à permettre aux pompiers d'avoir accès à chacun d'eux pour lutter contre les incendies.

Les planchers des digues doivent être construits et inclinés de façon à permettre le drainage des liquides à distance des réservoirs de stockage et de leurs supports.

Les réservoirs hors sol doivent normalement être confinés à l'intérieur d'une zone protégée par une clôture et de barricades pour véhicules si l'AP le juge nécessaire.

C.9 EXIGENCES RELATIVES À LA TUYAUTERIE

C.9.1 Généralités

Les présentes exigences s'ajoutent aux exigences connexes des sections C.7 et C.8 du présent document.

Toute la tuyauterie et tous les circuits connexes pour réservoirs de stockage de produits pétroliers doivent être construits, soumis à des essais et installés conformément aux articles 4.5 et 4.7 du CNPI et aux CRT/ST et CRT/HS. Cela suppose que toute la tuyauterie souterraine doit être à paroi double.

Lorsque les réservoirs de stockage se trouvent à une hauteur supérieure au distributeur, il faut prévoir à la sortie des réservoirs, aussi près que possible de leur corps, une vanne électromagnétique à commande électrique, conçue pour ne s'ouvrir que lorsque l'appareil de distribution est actionné et pour éviter le drainage par gravité des réservoirs en cas de rupture de la conduite alimentant le distributeur.

La tuyauterie pour liquides inflammables et combustibles ne doit pas être peinte en rouge (paragraphe 4.4.4.1.(2) du CNPI).

Le propriétaire ou l'exploitant doit mettre à la disposition du service local de lutte contre les incendies les plans de la tuyauterie, y compris des réservoirs et des pompes, sur demande (paragraphe 4.4.4.2.(1) du CNPI).

Il faut protéger la tuyauterie située sur ou au-dessus de la surface d'un quai contre les chocs, les vibrations excessives ou d'autres dommages possibles d'une façon convenant à l'AP et aux PPH. La tuyauterie doit être correctement supportée et disposée de façon à prévenir les vibrations ou les tensions excessives sur l'équipement qui y est raccordé.

Les supports de la tuyauterie doivent être faits de morceaux de bois d'une dimension minimale de 150 mm ou être en acier ou en béton.

Lorsque la tuyauterie sort du sol ou y entre, la transition doit se faire par l'entremise d'un système de jonction flexible approprié pour permettre les mouvements différentiels entre les deux segments de tuyaux.

C.9.2 Tuyauterie des systèmes de stockage hors sol

La tuyauterie principale enfouie et d'un diamètre nominal de 75 mm ou moins doit être pourvue d'un système de confinement secondaire et de détection des fuites interstitielles.

La tuyauterie principale enfouie et d'un diamètre nominal de plus de 75 mm doit être pourvue :

- (1) d'un système de confinement secondaire et de détection des fuites interstitielles; ou
- (2) d'un système de protection cathodique et être soumise annuellement à des essais de pression de façon à en mesurer la solidité à partir de la cinquième année d'utilisation.

Les soupapes d'expansion thermique doivent refouler le carburant à l'intérieur du côté basse pression de la tuyauterie.

La tuyauterie doit être améliorée ou modernisée chaque fois que les réservoirs qui y sont reliés font l'objet d'améliorations ou de modernisations.

C.9.3 Tuyauterie des systèmes de stockage souterrains

À tous les emplacements portuaires, la tuyauterie doit être pourvue :

- (1) d'un système de confinement secondaire et de détection des fuites interstitielles dans le cas des productoducs souterrains et des conduites souterraines de transfert entre les réservoirs de stockage raccordés;
- (2) d'un système de détection des fuites des conduites dans le cas de la tuyauterie sous pression;
- (3) de systèmes de détection des fuites, qui doivent être mis en alerte et enclenchés pour arrêter l'écoulement du produit et faire retentir une alarme sonore. (Les systèmes de détection des fuites doivent être enclenchés de façon à couper l'arrivée d'électricité à la pompe ou aux pompes s'ils sont éteints ou contournés pendant plus d'une minute.)

C.10 ESSAIS D'ÉTANCHÉITÉ ET AMÉLIORATIONS OU MODERNISATIONS

Les présentes exigences s'ajoutent aux autres essais d'étanchéité ou améliorations (ou modernisations) exigées par les codes et par les règlements qui s'appliquent et par les organismes de réglementation concernés.

Au moment de leur installation, tous les composants enfouis d'une tuyauterie aérienne ou souterraine doivent être soumis à des essais d'étanchéité de précision par une personne qualifiée pour effectuer de tels essais dans la province à l'intérieur de laquelle les essais seront réalisés. Les résultats de ces essais doivent être communiqués à l'AP dans les dix (10) jours suivant leur réalisation par la personne ou par l'entreprise ayant achevé les essais.

Les essais doivent inclure des essais d'étanchéité de précision avant l'achèvement du remblayage (pendant que la tuyauterie et les raccords entre la tuyauterie et les réservoirs sont exposés) et après l'achèvement du remblayage et les préparations de surface.

Il n'est pas nécessaire d'effectuer des essais d'étanchéité dans le cas des nouveaux réservoirs de stockage hors sol fabriqués en atelier.

Il faut effectuer un essai d'étanchéité de précision et prendre les mesures nécessaires chaque fois que le rapprochement des stocks effectué pour un système de stockage indique une fuite, suivant les normes du RCT/HS et du RCT/ST.

L'AP et les PPB d'une part et les propriétaires des systèmes d'autre part doivent de concert en arriver à un calendrier pour les essais d'étanchéité et l'amélioration ou la modernisation des systèmes de stockage souterrains actuels.

Tous les réservoirs S603 (non protégés) devaient avoir été enlevés avant mars 1994. Tous les réservoirs S603.1 actuels (protégés) peuvent continuer à être utilisés pourvu qu'ils affichent chaque année des valeurs de protection cathodique acceptables. Les réservoirs donnant des lectures de protection cathodique peu élevées devront être mieux protégés ou enlevés, ce qu'on déterminera « réservoir par réservoir ».

La tuyauterie connexe doit être soumise à des essais d'étanchéité de précision dans un délai dont l'AP et les PPB d'une part et les propriétaires des systèmes d'autre part conviendront. Des copies des résultats des essais d'étanchéité de précision doivent être envoyées à l'AP dans les dix (10) jours suivant la fin des essais par l'entreprise ayant effectué ces derniers. Lorsque les essais indiquent qu'un système fuit, des mesures correctrices doivent immédiatement être prises, ce qui peut inclure des essais plus poussés sur l'emplacement ou l'enlèvement de la tuyauterie.

Se reporter à l'article 4.3.16 du CNPI et aux RCT/HS et RCT/ST pour connaître les différentes méthodes approuvées d'essai d'étanchéité.

C.11 PROTECTION CATHODIQUE

Se reporter au CNPI et aux RCT/HS et RCT/ST pour connaître les exigences additionnelles relatives à la protection cathodique.

Les systèmes de protection cathodique doivent être soumis annuellement à des essais aux frais de leur propriétaire ou exploitant et les résultats de ces essais doivent être conservés conformément à la section B.6. Il faut considérer que les systèmes de protection qu'on ne soumet pas à des essais sont inactifs et ne protègent pas les composants enfouis.

Lorsqu'il n'y a pas de disposition réglementaire contraire, tout composant en acier enfoui d'un *système fixe* en contact avec le sol doit être muni d'un système de protection cathodique. Les systèmes de protection cathodique pour réservoirs ou conduites en acier enfoui(e)s doivent être conformes à la norme CAN/ULC S603.1M ou à de bonnes pratiques techniques, qu'on évaluera à partir d'essais et de l'historique en matière de corrosion de la région et qui devront être approuvées par l'AP et les PPH.

Tous les composants enfouis d'un *système fixe* munis d'un système de protection cathodique doivent être isolés les uns des autres, ainsi que des autres installations qui pourraient nuire à la protection cathodique d'un réservoir.

Les composants dont la protection cathodique est assurée par une anode sacrificielle doivent être installés à l'aide de câbles d'essai amenés à la surface du sol et attachés à un endroit acceptable ou à une électrode de référence en zinc et à un poste de surveillance de façon à ce que le système puisse être facilement soumis à des essais.

Les composants dont la protection cathodique est assurée par courant imposé doivent être continuellement protégés à longueur d'année (c'est-à-dire par une source d'alimentation continue), indépendamment de la saison d'exploitation du système.

D. EXIGENCES RELATIVES AUX PROJETS DE SYSTÈMES FIXES DE LIVRAISON DE CARBURANT

La présente section renvoie à tous les projets de systèmes fixes proposés (hors sol ou souterrains) destinés à stocker et à distribuer de l'essence ou du carburant diesel sur une propriété gérée par une Administration Portuaire.

Les présentes exigences s'ajoutent à celles figurant aux sections B et C.

D.1 EXIGENCES À REMPLIR POUR OBTENIR LA PERMISSION DE CONSTRUIRE UNE NOUVELLE INSTALLATION DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Le processus initial à suivre pour tout projet de nouveau système consiste à demander, à remplir et à retourner au bureau de l'AP concernée le formulaire de demande nécessaire (*Demande d'installation d'un système de livraison de carburant sur une propriété gérée par une administration portuaire*).

Si l'on décide de permettre l'installation du nouveau système, son promoteur doit alors faire préparer des dessins d'exécution par un ingénieur autorisé à pratiquer dans la province en question et retourner les dessins à l'AP, qui examinera et recommandera, en collaboration avec les PPB, des changements possibles aux dessins susmentionnés. On ne doit entreprendre aucun travail avant d'avoir reçu par écrit de l'AP l'autorisation finale d'installer le système proposé.

NOTA : Cette autorisation initiale repose uniquement sur la proposition; ou ne doit pas considérer qu'il s'agit de l'autorisation finale d'installer le système qu'il faut obtenir pour entreprendre l'exploitation de ce dernier.

D.2 EXIGENCES À REMPLIR POUR OBTENIR UN PERMIS D'EXPLOITATION

Avant qu'une administration portuaire ne délivre un permis d'exploitation pour un système de livraison de carburant récemment installé, le propriétaire du système doit fournir à l'AP et aux PPB :

- (1) un exemplaire de tous les rapports des inspections effectuées durant l'installation du système;
- (2) des dessins du système conformes à l'exécution;
- (3) dans le cas des systèmes installés à l'Île-du-Prince-Édouard, une copie du formulaire provincial d'inscription dûment rempli, indiquant le numéro d'enregistrement du réservoir.

D.2.1 Inspections

Lorsqu'un projet de système a été examiné par l'AP et les PPB et approuvé pour un emplacement particulier par l'administration portuaire, le propriétaire du système doit prendre, de concert avec l'AP et les PPB, des mesures pour faire inspecter le système pendant toute la durée du projet d'installation. Ces inspections peuvent être effectuées par le ministère provincial de l'Environnement ou par une entreprise d'ingénieurs-conseils engagée pour réaliser le projet. Tous les coûts occasionnés par les inspections doivent être assumés par le promoteur et peuvent être inclus dans les conditions générales du permis d'exploitation.

Un exemplaire de chaque rapport d'inspection doit être transmis par l'inspecteur à l'AP et aux PPB. Le rapport doit renfermer :

- (1) une attestation selon laquelle le système respecte la totalité des codes, des règlements et des normes applicables aux systèmes de stockage de produits pétroliers dans la province concernée et selon laquelle également le système est conforme à la norme relative à l'évaluation de la sensibilité de l'emplacement en question;
- (2) une attestation selon laquelle un degré acceptable de protection contre la corrosion a été atteint;
- (3) une attestation selon laquelle des essais d'étanchéité ont été effectués avant *et* après le remblayage.

D.2.2 Dessins conformes à l'exécution

Les dessins conformes à l'exécution doivent inclure un dessin à l'échelle de l'emplacement indiquant où sont situés les réservoirs de stockage, la zone de distribution, les productoducs, les barricades, les quais, les brise-lames, le littoral ou le rivage, les immeubles, etc. Les éléments souterrains du système doivent être inclus sur les dessins, de même que les dispositifs de protection contre les débordements, les dispositifs de prévention des déversements, les méthodes de protection de la tuyauterie, les méthodes de détection des fuites utilisées sur ou dans les réservoirs et les tuyaux, les dispositifs de rentrée des tuyaux flexibles et le type de protection cathodique employé.

D.2.3 Numéro d'enregistrement provincial d'un réservoir

À l'Île-du-Prince-Édouard, le ministère provincial de l'Environnement (ME) exige que tous les réservoirs de stockage de produits pétroliers souterrains et hors sol de 4 000 litres ou plus soient enregistrés auprès de ses services. Le propriétaire d'un réservoir de stockage doit transmettre au ME un formulaire provincial d'enregistrement dûment rempli. Une fois le réservoir enregistré, une copie du formulaire provincial d'enregistrement dûment rempli et le numéro provincial d'enregistrement du réservoir doivent être fournis à l'AP.

D.3 CONSTRUCTION ET INSTALLATION DES RÉSERVOIRS

Les réservoirs de stockage de produits pétroliers doivent être situés à au moins à 15 mètres du devant d'un quai sauf si les conditions suivantes sont respectées :

- (1) si la contenance totale d'un réservoir de stockage ne dépasse 2 500 litres;
- (2) si le produit stocké est ininflammable;
- (3) si le quai est en matériau de remblayage solide ou est fait de matériaux non combustibles;
- (4) si la solidité de la structure du quai ne s'en trouvera pas menacée; et
- (5) si l'emplacement convient à l'AP.

Les réservoirs de stockage souterrains en acier doivent être installés conformément à l'appendice B de la norme CAN/ULC-S603.1, « Galvanic Corrosion Protection Systems for Steel Underground Tanks for Flammable and Combustible Liquids ».

Les réservoirs de stockage souterrains de produits pétroliers en plastique renforcé de fibres de verre et leur tuyauterie doivent être construits et soumis à des essais en atelier conformément à la norme CAN/ULC-615, « Standard for Reinforced Plastic Underground Tanks for Petroleum Products ». Tous les

réservoirs de stockage en plastique renforcé de fibres de verre doivent être installés conformément à l'appendice A de cette norme.

Si un réservoir de stockage hors sol de produits pétroliers doit être placé sur une structure située dans l'eau, l'AP et les PPH examineront la solidité et la force portante de la structure, examen qui devra être achevé avant qu'on puisse installer le système ou installer de l'équipement sur la structure située dans l'eau.

D.4 ESSAIS D'ÉTANCHÉITÉ

Se reporter à l'article C.10 du CNPI et au RCT/ST ou au CRT/HS (selon ce qui est approprié).

Il n'est pas nécessaire d'effectuer des essais d'étanchéité dans le cas des nouveaux réservoirs hors sol fabriqués en atelier.

D.5 PROTECTION CATHODIQUE

Se reporter à la section C.11.

D.6 TUYAUTERIE

Se reporter à la section C.9.

E. EXIGENCES RELATIVES AUX CAMIONS DE LIVRAISON DE CARBURANT

La présente section renvoie à tous les camions de livraison de carburant servant à distribuer des produits pétroliers sur une propriété gérée par une administration portuaire.

Les présentes exigences s'ajoutent à celles figurant à la section B.

E.1 EXIGENCES OPÉRATIONNELLES

Tous les véhicules de distribution de carburant entrant sur une propriété gérée par une administration portuaire doivent respecter l'article 4.11 du CNPI et se conformer aux spécifications sur les conteneurs d'expédition 5, 5A, 5B, 5C, 5L et 5M.

Un véhicule de distribution de carburant **ne** doit se rendre **qu'**à la zone de distribution désignée en suivant un itinéraire préalablement approuvé conformément à ce qui est défini sommairement sur le permis d'exploitation. L'exploitant du véhicule de distribution de carburant ne doit jamais distribuer du carburant à un autre endroit que celui désigné sur son permis d'exploitation.

Avant de désigner une zone de distribution, l'autorité portuaire et les PPB doivent examiner la solidité et la force portante de sa structure. Le camion de livraison de carburant ne peut poursuivre sa route qu'une fois cet examen achevé à la satisfaction de l'AP et des PPB.

Lorsqu'un camion de distribution de carburant vient effectuer une livraison, son exploitant doit demeurer à étroite proximité du robinet de commande de décharge pour pouvoir en cas d'urgence empêcher le liquide de s'écouler.

Le propriétaire doit prévoir un matériau absorbant pour permettre à l'exploitant d'éponger le liquide échappé en cas de fuite ou de déversement. Ce matériau doit se trouver à l'emplacement de distribution chaque fois que le propriétaire ou que l'exploitant distribue du carburant.

E.2 EXTINCTEURS

Les camions de livraison de carburant doivent être munis au minimum d'un extincteur portatif d'un débit nominal d'au moins 20 litres (classe BC) et, lorsque plus d'un extincteur est prévu, chacun d'eux doit avoir un débit nominal d'au moins 10 litres (classe BC), suivant l'article 4.11.9 du CNPI.

L'exploitant doit pouvoir facilement atteindre le ou les extincteurs pendant tout le déroulement de l'opération de ravitaillement en carburant.

F. EXIGENCES RELATIVES AUX SYSTÈMES DE STOCKAGE D'HUILE USAGÉE

Se reporter aux sections B et C pour connaître les autres exigences relatives à ces systèmes.

Les huiles usagées renferment souvent de l'huile et des liquides inflammables plus volatils, comme l'essence et les solvants. Le composant plus volatil détermine la gravité du danger que présente un tel mélange. Étant donné qu'il n'existe aucun moyen de voir à ce que les liquides plus volatils ne soient pas mélangés à l'huile, on devrait traiter les huiles usagées comme des liquides inflammables.

F.1 NORMES RELATIVES AUX RÉSERVOIRS DE STOCKAGE D'HUILE USAGÉE

F.1.1 Réservoirs souterrains

Les réservoirs souterrains d'huile usagée doivent respecter les exigences les plus rigoureuses relatives à ces réservoirs, y compris celles prescrivant pour eux des parois doubles.

Se reporter au CRT/ST pour une description complète des autres exigences.

F.1.2 Réservoirs hors sol

Se reporter au CRT/HS pour une description complète des autres exigences relatives à ces réservoirs.

Les réservoirs hors sol doivent respecter la norme ULC - S652, « Standard for Tank Assemblies for Collection of Used Oil », de même que ce qui suit.

- (a) Tous les réservoirs de stockage d'huile usagée doivent être pourvus d'un système de confinement secondaire.
- (b) L'intérieur des réservoirs doit être protégé au moyen d'un matériau résistant aux effets corrosifs de l'eau de mer.
- (c) Un système doit être globalement conçu de façon à pouvoir facilement être utilisé et doit tenir compte de l'environnement.
- (d) Le fini de toutes les surfaces exposées aux intempéries doit être une peinture époxy à pouvoir garnissant élevé appliqué suivant les spécifications du fabricant sur une surface sablée au jet et capable de résister à l'exposition constante à de sévères conditions maritimes ou un équivalent approuvé.
- (e) L'entonnoir doit être muni d'un moyen permettant de faciliter l'emploi d'un dispositif de blocage pour empêcher l'utilisation du système sans amoindrir les possibilités de ventilation d'urgence de l'entonnoir.
- (f) Il faut incliner le système de 2° (deux degrés), lorsqu'il repose sur une surface de niveau, vers la zone où le réservoir est vidé pour faciliter au maximum la vidange du système.

Voici les étiquettes à apposer en plus de celles exigées par les ULC.

- (1) Des étiquettes des notices d'installation et d'utilisation dans les deux langues officielles.
- (2) Une étiquette sous le couvercle de l'entonnoir indiquant le numéro de téléphone de l'organisme approprié d'intervention avec lequel communiquer en cas d'urgence environnementale.
- (3) Une étiquette indiquant le numéro de téléphone de l'organisme d'intervention en cas d'urgence environnementale susmentionné à un autre endroit désigné sur le réservoir et distinct de l'entonnoir et où les gens qui utiliseront le système pourront facilement la voir.
- (4) Une étiquette d'avertissement du SIMDUT et d'identification du produit imprimée dans les deux langues officielles sur le dessus du couvercle de l'entonnoir dont les lettres doivent avoir au moins 30 mm.
- (5) Des étiquettes d'avertissement du SIMDUT et d'identification du produit et d'avertissement du danger d'inflammation dans les deux langues officielles respectant les normes du CNB sur l'extérieur du système de stockage et placées à 90 ° (quatre-vingt-dix degrés) l'une de l'autre de manière à ce que les utilisateurs du système puissent bien les voir et dont les lettres doivent avoir une hauteur d'au moins 75 mm.

F.2 RÉCUPÉRATION ET ÉLIMINATION DE L'HUILE USAGÉE

L'huile usagée doit être récupérée et éliminée d'une façon convenant à l'organisme provincial de protection de l'environnement concerné ou au ministère chargé de réglementer ces opérations au niveau provincial.

PERMIS DE STOCKAGE ET DE DISTRIBUTION DE CARBURANT

PERMIS N° : _____

Le présent permis est délivré le _____ 20____ à
_____ (le « titulaire ») par l'Administration portuaire de
_____ (le « concédant »).

ATTENDU QUE le titulaire a présenté une demande en vue d'exploiter un système de stockage et de distribution de carburant sur des propriétés administrées par le concédant et appartenant à Sa Majesté la reine du chef du Canada;

ATTENDU QUE le concédant a accepté de réserver un terrain sur les propriétés placées sous sa responsabilité, à savoir le terrain délimité en rouge dans l'annexe A ci-jointe (le « site »), pour l'exploitation d'un système de stockage et de distribution de carburant;

MOYENNANT la délivrance du présent permis et toute autre contrepartie de valeur, les parties conviennent de ce qui suit :

1. Dans les présentes :

« Carburant » désigne tout produit ou dérivé de pétrole, de combustible gazeux, de carburant liquide, de pétrole brut, de propane, de diesel, de charbon ou de gaz naturel, contenant du benzène ou tout mélange à base de benzène, sans égard au nom sous lequel il est connu ou vendu;

« Entreprise agréée » désigne une entreprise spécialisée dans le domaine du génie pétrolier et dûment agréée par la province (au sens donné dans les présentes) ou le gouvernement du Canada pour l'inspection d'un système de stockage et de distribution de carburant (au sens donné dans les présentes);

« Permis d'exploitation » désigne un permis obtenu auprès de l'autorité gouvernementale compétente de la province (au sens donné dans les présentes) afin de satisfaire aux lois, aux règles ou aux règlements provinciaux applicables au droit de propriété, à l'exploitation ou à l'utilisation d'un système de stockage et de distribution de carburant (au sens donné dans les présentes);

« Province » désigne la province dans laquelle se trouve l'administration portuaire, c'est-à-dire le concédant;

« Système de stockage et de distribution de carburant » désigne les réservoirs, les pompes de remplissage et tout autre équipement associé de quelque façon que ce soit au stockage et à la distribution de carburant (au sens donné dans les présentes) ou lié au présent permis.

2. Le présent permis est délivré pour la période du _____ 20____ au
_____ 20____ inclusivement (la « période visée »).

3. Le présent permis est délivré en contrepartie de la somme de _____ \$ par an (les « droits annuels »), que le titulaire convient d'acquitter avant le début de la période visée. Le concédant se réserve le droit de changer les droits annuels sur remise d'un préavis écrit de 15 jours.

4. Si le titulaire manque à son obligation d'acquitter les droits annuels, les intérêts s'accroissent à un taux équivalant au taux préférentiel accordé aux banques à charte par la Banque du Canada à la date du défaut de paiement, plus 5 % (intérêts simples). Les intérêts courent à compter de la date du défaut de paiement et jusqu'à la date du paiement final.

5. Le titulaire doit se conformer aux lois, aux règles et aux règlements fédéraux, provinciaux et municipaux associés au stockage et à la distribution de carburant, ainsi qu'aux modifications qui peuvent y être apportées, ce qui comprend notamment la version la plus récente du *Code national de prévention des incendies du Canada*, le *Code des pratiques environnementales pour le stockage et la distribution de carburant sur les terres fédérales* et la version la plus récente des *Lignes directrices sur l'exploitation et la*

construction de systèmes de livraison de carburant et de stockage d'huile usagée de la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans du Canada.

6. Chaque année pour un système de livraison de carburant avec un réservoir souterrain ou à tous les trois (3) ans pour un système de livraison de carburant avec un réservoir hors sol, le titulaire doit fournir au concédant une pièce justificative émanant d'une entreprise agréée pour attester qu'une inspection a été faite et que le système de stockage et de distribution de carburant est conforme à l'ensemble des lois, des règles et des règlements fédéraux, provinciaux et municipaux applicables au stockage et à la distribution de carburant, ainsi qu'à toute modification qui pourrait y être apportée, ce qui comprend notamment la version la plus récente du *Code national de prévention des incendies du Canada*, le *Code des pratiques environnementales pour le stockage et la distribution de carburant sur les terres fédérales* et la version la plus récente des *Lignes directrices sur l'exploitation et la construction de systèmes de livraison de carburant et de stockage d'huile usagée* de la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans du Canada.
7. Le titulaire doit obtenir un permis d'exploitation de la province et en fournir copie au concédant avant le début de la période visée.
8. Il est interdit au titulaire d'apporter quelque changement que ce soit au système de stockage et de distribution de carburant, ou d'en modifier le mode d'exploitation ou d'utilisation, sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite du concédant et de la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans du Canada.
9. Le titulaire doit souscrire, à ses propres frais et à la satisfaction du concédant, une police d'assurance-responsabilité civile qui le protège contre les dommages et les pertes résultant de l'utilisation et de l'occupation du site par le titulaire. La police d'assurance, de même que tout renouvellement ultérieur, doit demeurer en vigueur pendant toute la période visée. Elle doit aussi prévoir une couverture supplémentaire qui protège le concédant pour une valeur d'au moins 2 000 000 \$ contre les blessures, les dommages aux biens et la contamination environnementale, ce qui comprend notamment la privation de jouissance d'un bien à la suite d'un incident ou d'une série d'incidents, sans égard à la cause.
10. Le titulaire doit fournir au concédant une copie certifiée de la police d'assurance avec preuve de paiement, et le concédant doit à son tour en fournir une copie à la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans du Canada. Le titulaire est tenu d'informer immédiatement le concédant de toute annulation réelle ou prévue de la police et de tous les changements qui y sont apportés.
11. Le titulaire doit en tout temps indemniser le concédant et Sa Majesté la reine du chef du Canada contre les réclamations, les demandes, les pertes, les coûts, les frais, les dépenses, les actions et les autres poursuites visant les propriétés administrées par le concédant et concernant notamment la sécurité au travail et l'indemnisation des assurés, par suite d'une omission de la part du titulaire de s'acquitter des obligations contractées en vertu du présent permis, par suite de la présence, sur le site ou sur les propriétés administrées par le concédant, d'un contaminant quelconque qui a été déversé, volontairement ou involontairement, dans l'exercice des activités du titulaire ou par suite de pertes, de dommages ou de blessures, y compris des blessures mortelles :
 - (a) subis par toute personne ou tout bien et directement attribuables ou liés à l'occupation, à l'utilisation ou à l'assainissement du site par le titulaire, ou à toute opération, à tout accessoire ou à tout bien personnel connexe;
 - (b) subis par toute personne qui entre dans le site ou en sort.
12. En cas de fuite ou de déversement de carburant ou dans l'éventualité de tout autre incident susceptible de causer des dommages à l'environnement ou de présenter une menace pour la santé ou la sécurité, le titulaire est tenu de signaler l'incident immédiatement au concédant, qui doit à son tour en informer la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans du Canada, afin que celle-ci décide des mesures d'intervention à prendre. Le concédant doit aussi appeler immédiatement le

Centre des opérations régionales (Maritimes) de la Garde côtière canadienne au 1 800 565-1633.

13. Il est défendu au titulaire d'agir ou d'autoriser quiconque à agir de manière à nuire au site ou à en entraver l'accès. Le titulaire doit, à ses propres frais, entretenir le site et les voies d'accès et en réparer tous les dommages causés par la délivrance du présent permis pendant la période visée, à l'exception de l'usure normale, au sens entendu par le concédant.
14. Le titulaire est en tout temps responsable de l'exploitation ou de l'utilisation du site et du système de stockage et de distribution de carburant. Il doit informer le concédant par écrit de tout problème, notamment tous les défauts structurels ou opérationnels, qui résultent de l'exploitation ou de l'utilisation du site et du système de stockage et de distribution de carburant. Il est entendu que le titulaire ne peut tenir le concédant responsable de quelque façon que ce soit de ces problèmes.
15. Immédiatement après avoir été informé par le concédant de l'existence d'un problème lié à l'exploitation ou à l'utilisation du site ou du système de stockage et de distribution de carburant, notamment d'un défaut structurel ou opérationnel, le titulaire doit, à ses frais, prendre les mesures qui s'imposent pour remédier au problème.
16. L'une des parties peut en tout temps révoquer le présent permis en remettant un avis écrit en ce sens à l'autre partie.
17. Dans l'éventualité de la révocation du présent permis :
 - (a) le titulaire dispose de _____ jours pour enlever du site, à ses frais, le système de stockage et de distribution de carburant et l'ensemble des ouvrages qu'il a érigés sur le site, et il doit également remettre le site dans un état propre, à la satisfaction du concédant;
 - (b) le concédant et la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans du Canada inspectent le site et les propriétés administrées par le concédant afin de déterminer, le cas échéant, l'étendue des contaminants présents sur le site ou les propriétés administrées par le concédant et déversés, volontairement ou involontairement, par suite des activités du titulaire. Les frais associés à l'assainissement du site ou des propriétés administrées par le concédant sont à la charge du titulaire.
18. Si le titulaire omet d'enlever le système de stockage et de distribution de carburant et l'ensemble des ouvrages qu'il a érigés sur le site, le système et les ouvrages deviennent la propriété du concédant sans que le titulaire ait le droit de réclamer de contrepartie.
19. Le cas échéant, le titulaire prend à sa charge tous les frais engagés par le concédant pour l'enlèvement du système de stockage et de distribution de carburant et les autres ouvrages érigés sur le site par le titulaire. À la demande du concédant, il doit immédiatement lui rembourser tous les frais d'enlèvement, notamment les frais administratifs, les frais d'entreposage et les dépenses liées à l'assainissement du site ou des propriétés administrées par le concédant.
20. Il est interdit au titulaire de transférer ou de céder le présent permis ou les droits qui en découlent.
21. L'exploitation et l'utilisation du site et du système de stockage et de distribution de carburant par le titulaire ne doivent pas nuire à l'utilisation du site par le public.
22. Le titulaire est responsable des impôts, des taxes, des tarifs et des évaluations découlant de la délivrance du présent permis.
23. Le présent permis ne confère au titulaire aucun intérêt foncier.
24. Le titulaire s'engage à ne pas tenir le concédant responsable de toute action commise par les usagers du système de stockage et de distribution de carburant ou de tout impact qui pourrait en découler pour les installations portuaires, les zones sèches et les lots riverains.

25. Le présent permis constitue l'accord intégral conclu par le titulaire et le concédant au sujet du stockage et de la distribution de carburant. Il ne peut être modifié ou augmenté que par l'ajout en annexe d'un document signé par les deux parties.
26. Les avis et les autres communications devant ou pouvant être produits en vertu du présent permis doivent être présentés par écrit et envoyés de la façon prescrite ci-après, à l'adresse qui suit ou à toute autre adresse révisée que l'une ou l'autre des parties peut fournir en donnant à l'autre partie un avis écrit de la manière prescrite :

Adresse du concédant : _____

Adresse du titulaire : _____

L'avis peut être *i)* remis en mains propres, auquel cas il est réputé avoir été reçu au moment de la remise; *ii)* envoyé par télex, par fax ou par tout autre moyen de communications optique ou électronique qui génère un document en caractères alphanumériques servant de relevé permanent de l'information transmise, auquel cas l'avis est réputé avoir été reçu dès que la transmission est achevée, si celle-ci a lieu pendant les heures de travail ordinaires du destinataire, ou, autrement, le lendemain dès la première heure de travail ordinaire du destinataire; *iii)* expédié par courrier recommandé, auquel cas l'avis est réputé avoir été reçu le troisième jour ouvrable qui suit sa mise à la poste, à condition d'avoir été dûment adressé; cependant, dans l'éventualité d'une interruption ou d'une menace d'interruption du service postal ordinaire, l'avis n'est pas réputé avoir été reçu s'il est expédié par la poste.

EN FOI DE QUOI les représentants autorisés des parties ont signé deux exemplaires du présent permis à la date figurant sous leur signature.

CONCÉDANT – ADMINISTRATION PORTUAIRE

(Nom en lettres moulées du signataire)

(Titre du poste occupé par le signataire)

DATE : _____

TITULAIRE –

(Nom en lettres moulées du signataire)

(Titre du poste occupé par le signataire)

DATE : _____