

## **Les risques majeurs à Montréal : une réalité à gérer de façon intégrée**

Jean-Bernard Guindon

Volume 72, numéro 1, 2004

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1107458ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1107458ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

### ISSN

1705-7299 (imprimé)

2371-4913 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer ce document

Guindon, J.-B. (2004). Les risques majeurs à Montréal : une réalité à gérer de façon intégrée. *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 72(1), 181–192. <https://doi.org/10.7202/1107458ar>

## **Gestion des risques majeurs**

**sous la responsabilité de Jean-Bernard Guindon**

### **LES RISQUES MAJEURS À MONTRÉAL : UNE RÉALITÉ À GÉRER DE FAÇON INTÉGRÉE**

Montréal est dotée d'une équipe qui veille à la gestion des risques à temps plein depuis 1988. Avant la création de la nouvelle Ville, c'est au sein de la Communauté urbaine qu'est née cette équipe sous le nom de Bureau des mesures d'urgence, dotée de quatre à cinq personnes entre 1988 et 2001. En 1997, le BMU, comme on l'appelait familièrement, est devenu le Centre de sécurité civile. Ce changement n'était pas cosmétique. Il voulait mieux identifier la préoccupation de la gestion des risques et, par conséquent, de la prévention ou de l'atténuation de leurs causes ou de leurs effets.

La création de cette entité, qui relevait initialement du Bureau du président de la CUM et, à partir de 1991, de la direction générale, faisait suite aux inondations du 14 juillet 1987, événement qui avait démontré la nécessité d'une coordination des mesures d'urgence à l'échelle des 28 municipalités de l'île. En plus de la coordination de deuxième ligne, le BMU – et le CSC depuis 1997 – s'est assez rapidement impliqué dans l'analyse et la gestion des risques. Le Centre de sécurité civile de la nouvelle Ville de Montréal, continuité de celui de la CUM, a vu l'équipe passer de cinq à neuf, suite au regroupement des ressources qui existaient dans les anciennes municipalités de la CUM. Le nouveau CSC opère maintenant en première ligne de la sécurité civile au service de la Ville, de ses services et de ses arrondissements et comme équivalent d'une municipalité régionale de comté (MRC) pour la gestion des risques.

---

#### **L'auteur :**

Jean-Bernard Guindon est directeur du Centre de sécurité civile à la Ville de Montréal.

Pendant toutes ces années de recherche et d'analyse sur les risques, un portrait s'est dégagé, portrait que nous présentons en première partie de cet article. En deuxième partie, nous développons les axes de solution pour mieux gérer tous ces risques majeurs.

## **LE PORTRAIT DES RISQUES MAJEURS À MONTRÉAL**

L'île de Montréal fait partie d'un archipel situé au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais. La région de Montréal est bordée par deux chaînes de montagnes, les Laurentides au nord et les Appalaches au sud. Montréal est donc située dans la vallée du Saint-Laurent.

La population de Montréal se chiffre à près de 1,8 million de personnes dans un contexte de 3,3 millions de citoyens qui forment la grande région métropolitaine. Montréal constitue le deuxième centre urbain d'importance au Canada et le principal au Québec.

La position stratégique de Montréal se manifeste à maints égards, mais surtout sur le plan économique, parce qu'elle est un carrefour de transport important et qu'elle constitue une zone industrielle majeure parmi les grands centres urbains du Canada. On peut sans crainte affirmer que l'économie du Québec en dépend largement.

Cette situation la rend d'autant plus vulnérable par rapport à toute atteinte à ses infrastructures, notamment les infrastructures essentielles au plan énergétique et des communications.

C'est pourquoi les menaces, à son intégrité, sont fortement concentrées et superposées. Les risques, auxquels elle doit faire face, sont majeurs et exponentiels dans leurs effets, non seulement sur sa population, mais sur l'ensemble de la vie économique du Québec.

Les menaces peuvent être d'origine naturelle, technologique ou sociale.

Les menaces naturelles s'expliquent principalement par la position géographique de Montréal et de sa région.

Montréal est caractérisée par l'archipel qui forme un delta intérieur créé au confluent de deux cours d'eau importants, bases de deux bassins hydrographiques majeurs, celui de l'Outaouais et celui du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le rétrécissement des berges et la formation possible d'embâcles au printemps, tout comme l'exis-

tence de barrages hydroélectriques majeurs, accroissent le risque d'inondations sur Montréal. L'histoire des inondations de l'archipel est éloquent à ce propos. Même si aujourd'hui, il y a une gestion concertée et efficace des bassins de l'Outaouais et du Saint-Laurent, il n'en demeure pas moins que le risque d'inondation majeure dans l'archipel est réel, comme en fait foi une étude produite par deux chercheurs de l'UQÀM et de l'École Polytechnique, en partenariat avec le Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal.

L'histoire a permis de constater que Montréal est située au cœur d'une zone à hauts périls sismiques. Un fort tremblement de terre en 1663 et l'activité sismique continue dans la vallée du Saint-Laurent témoignent de ce fait. Le risque sismique de Montréal est fort bien documenté, malgré l'absence de conscience populaire généralisée à ce sujet. Quand on sait que le bâti urbain dense de Montréal s'est fait avec beaucoup de remplissage, donc de sol meuble du point de vue géologique, il faut comprendre que les dommages résultant d'un tremblement de terre pourraient être considérables, notamment sur les infrastructures essentielles, les ponts et des installations à risque industriel. Une évaluation de la résistance des bâtiments permettrait de mieux documenter le risque sismique à Montréal.

Les temps violents estivaux regroupent un ensemble de phénomènes météorologiques tels que la pluie soudaine, la pluie abondante, les vents violents, la grêle et les tornades. Comme il serait trop long d'entrer dans le détail de chacun de ces phénomènes, retenons qu'il y a eu 138 événements violents dans la grande région de Montréal entre 1990 et 1994. Un des plus mémorables a été la pluie diluvienne du 14 juillet 1987, qui a laissé 181 mm d'eau sur l'île.

Les tempêtes hivernales ont de nombreuses fois frappé la région de Montréal. La population était plutôt habituée aux tempêtes de neige abondante ou avec vents violents. Toutefois la tempête de verglas de janvier 1998 a montré à quel point Montréal était vulnérable, surtout au niveau de l'atteinte des structures essentielles comme l'électricité, l'eau potable, les produits pétroliers, les télécommunications, les ponts, les voies de circulation, etc.

L'ensemble de ces risques naturels peuvent causer des sinistres dans un contexte de risques technologiques majeurs de trois catégories : le transport des matières dangereuses, les installations à risques d'accident chimique et les écrasements d'avion.

Pour ce qui est du transport, le tableau est fort complexe. Le réseau autoroutier, le réseau ferroviaire, les voies maritimes, les corridors aériens forment un tissu serré qui tapisse le territoire de l'île et le rendent vulnérable partout. On peut estimer qu'il y a, selon

le moyen de transport, 8 à 12 % des matières transportées qui sont dangereuses. Le point de rencontre de ces réseaux, sous forme de points d'échanges intermodaux, ne font qu'accroître les risques, puisqu'il est connu que les transbordements d'un mode à un autre sont les points de vulnérabilité les plus importants. Il y a eu 146 accidents impliquant des matières dangereuses sur le territoire de l'ex-communauté urbaine de Montréal de 1990 à 1994. L'autoroute métropolitaine et les voies de circulation avoisinant le port de Montréal sont les endroits les plus vulnérables.

L'aéroport de Dorval entraîne un trafic aérien significatif à proximité de secteurs urbains habités et de secteurs industriels denses. Le risque d'écrasement d'avion est reconnu généralement comme plus élevé à proximité des aéroports. Le transfert des vols internationaux de Mirabel à Dorval a entraîné une augmentation du trafic aérien de 4 % au-dessus de l'île. En 1996, le Bureau de la Sécurité dans les transports a enregistré une baisse de 19 % des accidents d'avion au Canada, mais une hausse de 14 % d'incidents dont certains peuvent conduire à un accident majeur. Les accidents d'avion sont relativement rares compte tenu du nombre de vols, mais ils sont terriblement meurtriers lorsqu'ils arrivent. Le territoire de l'île est particulièrement vulnérable à ce genre de risque, étant donné la densité des risques environnants.

L'île de Montréal compte près de 3 000 entreprises industrielles concentrées majoritairement dans la région centre et centre-ouest (près de l'aéroport). Les types d'entreprises retrouvées sont surtout aérospatiales, pharmaceutiques, électriques, alimentaires, informatiques, textiles. L'industrie lourde, majoritairement pétrochimique, est davantage concentrée dans l'Est. Le Centre de sécurité civile a réalisé, en 1997, et repris en 2001, un inventaire des matières dangereuses présentes dans la centaine d'installations les plus à risque sur le territoire de la Ville de Montréal. Plusieurs comités mixtes municipalités-industries ou des groupes équivalents s'occupent de la prévention et de la préparation concernant les accidents impliquant des matières dangereuses. L'engagement de plus en plus généralisé sur l'île pour une gestion responsable face aux citoyens est un gage que les risques d'accidents industriels majeurs sont, bien que très réels, sous bonne garde.

Le plus difficile des risques à évaluer et à gérer est le groupe de risques sociaux. Ils peuvent se présenter sous forme d'émeute, de sabotage, d'attentat, de terrorisme, de pillage, de contamination, de tuerie massive et de guerre. Certains sont plus probables que d'autres. Même si Montréal a la réputation d'être une Ville relativement paisible à cet égard, elle n'est pas à l'abri de quoi que ce soit,

puisque sa vulnérabilité est augmentée par la présence des autres risques. La dimension criminelle d'actes, comme ceux énumérés ci-dessus, pourrait dégénérer en désastres ou en crises majeures qui dépassent la seule intervention policière. Difficiles à prévoir, difficiles à prévenir, ces risques exigent néanmoins une préparation rigoureuse pour faire face à l'inattendu et à l'inédit. Il existe, sur le territoire de la Ville, une concertation bien orchestrée entre les intervenants pour y faire face.

En somme, à Montréal, les risques sont nombreux et complexes, denses et superposés, à l'image de la complexité et de la densité de cette agglomération urbaine, si attrayante pourtant. Il reste encore beaucoup à faire pour maîtriser tous ces risques. Les investissements qu'on fait pour les comprendre, les analyser, les gérer et les mater sont largement en disproportion de ce qu'on fait pour les créer et les développer, notamment dans le cas de tous les risques anthropiques (causés par l'homme). Il importe donc d'élargir la conscientisation à l'égard des risques collectifs et de susciter des investissements de société à cet effet.

## **LES AXES DE SOLUTION POUR GÉRER LES RISQUES MAJEURS**

La gestion des risques est au cœur d'une approche systémique de la sécurité civile. Des événements comme les inondations du Saguenay en 1996 et la tempête de verglas en 1998 ont permis aux deux Commissions créées à la suite de ces désastres d'identifier la nécessité d'une gestion systémique de la sécurité civile. C'est ce qui a donné lieu à l'adoption de la *Loi sur la sécurité civile* en décembre 2001, laquelle couvrait les quatre éléments de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement. En matière de planification, la loi introduisait un nouvel outil, le *schéma de sécurité civile*, une nouveauté au Québec, mais une inspiration du même genre de schéma fait en France.

En vertu de cette loi, la gestion des risques se fait à deux paliers : au niveau régional et au niveau municipal. La responsabilité régionale consiste à élaborer le *schéma de sécurité civile* et la responsabilité municipale à en gérer les dispositions applicables aux risques identifiés et à faire un plan de sécurité civile. La Ville de Montréal joue à la fois le rôle régional (équivalent à celui d'une MRC) et le rôle municipal. Le schéma de sécurité civile sera élaboré en collaboration avec le Service de sécurité incendie de Montréal,

lequel doit développer le schéma de couverture de risques d'incendies, en collaboration avec la Direction de l'aménagement urbain, laquelle est responsable du schéma d'aménagement de la Ville.

Montréal s'associera en outre à ses voisines pour l'élaboration de son schéma de sécurité civile, puisque plusieurs risques sont partagés dans la grande région de Montréal.

Selon la Loi sur la sécurité civile, article 18 :

*Le schéma de sécurité civile donne une description sommaire des caractéristiques physiques, naturelles, humaines, sociales et économiques du territoire. Il fait état de la nature des risques de sinistre majeur auxquels le territoire est exposé, [...] et précise, pour chaque risque, l'emplacement de sa source et les conséquences prévisibles d'un sinistre majeur lié à ce risque, notamment le territoire qui pourrait en être affecté. [...] Le schéma détermine [...] les objectifs de protection qui peuvent être atteints compte tenu des mesures et des ressources disponibles. Le schéma précise, en outre, les actions et leurs conditions de mise en œuvre adoptées par les municipalités locales [...] pour atteindre ces objectifs.*

Bien avant que le projet de Schéma de sécurité civile ne s'impose légalement, le Centre de sécurité civile a développé des processus d'analyse et de gestion des risques. Nous en donnons ici un aperçu.

Les risques naturels incluent les risques de désordre climatique, sismique et d'inondation majeure.

Les risques naturels les plus susceptibles de frapper la Ville sont identifiés, analysés, évalués et gérés à trois niveaux : le Québec, la grande région métropolitaine de Montréal et la Ville elle-même. Les besoins de recherche dans le domaine des risques naturels sont si importants et les effets potentiels de ces derniers si étendus que la Ville ne peut s'acquitter seule de la responsabilité de les documenter. Elle agit cependant comme partenaire des gouvernements supérieurs, des universités ou de tout autre organisme.

Pour ce qui est des désordres climatiques, il est clair que ce dossier ne peut être traité à l'échelle de la Ville. Il doit l'être à un niveau plus global. Ainsi, Ouranos est l'organisme qui étudie les risques de désordre climatique à une échelle plus grande, soit le Québec, tout en se reliant au Canada et au reste de l'univers, car tout est interdépendant sur la planète. En quelque sorte, on ne peut plus dire que les risques reliés aux extrêmes climatiques ne sont que des « *acts of God* », tant il est vrai que les décisions humaines ont une influence sur les conditions climatiques.

Le risque sismique a été traité, jusqu'à ce jour, et le sera, pour quelques années, dans le cadre d'un partenariat avec l'Université McGill. Il aura permis de déterminer le risque sismique relié à certains bâtiments prioritaires (postes de police, de pompier, hôpitaux, écoles, etc.) tant du point de vue structurel que de celui des infrastructures de ces bâtiments. La microzonation des sols de l'île de Montréal est en cours et déjà des résultats préliminaires donnent des indications sur les zones à plus hauts risques de dommages causés par un séisme.

Le risque d'inondation majeure a été bien documenté dans une étude menée par deux chercheurs de l'UQÀM et de l'École Polytechnique. Le risque d'inondation exceptionnel, mais plausible, a été identifié et cartographié, à partir des scénarios d'inondations majeures établis par Hydro-Québec, advenant un bris de barrage à Carillon ou à Beauharnois. Les sites sensibles ont été identifiés. Il reste à planifier la gestion des conséquences de telles inondations.

Les risques technologiques comprennent quatre catégories : les risques d'accidents industriels majeurs en site fixe, les risques reliés au transport des matières dangereuses, les risques reliés au transport collectif des personnes (avions, trains, métro, autobus) et les risques nouveaux, issus de plus récentes technologies, tels que l'informatique, la biotechnologie, le nucléaire, etc.

Les interfaces de la Ville avec les installations à risques en site fixe sont gérées selon le principe de la planification conjointe Ville-industries. Le modèle des Comités mixtes municipalités-industries (CMMI) a déjà fait ses preuves sur la territoire de la Ville; il doit être poursuivi et implanté partout où, sur le territoire de la Ville, la présence d'installations à risques en justifie la constitution. L'obligation de déclaration de risques que fait la Loi sur la sécurité civile pour les installations à risques majeurs peut être insérée dans ce modèle, même si elle devra être gérée de façon réglementaire.

Le plus célèbre des CMMI est celui de l'Est de Montréal qui existe depuis 1995, mais qui avait été précédé de MUPEM (mesures d'urgence pour l'Est de Montréal), organisation qui existait depuis une quinzaine d'années. Ce CMMI a permis de produire des résultats significatifs en matière de réduction des risques pour la population. Ce CMMI a la particularité que des citoyens y siègent, jouant ainsi un rôle de stimulation pour faire avancer les dossiers.

Le fonctionnement des comités mixtes municipalité-industries est défini dans un cadre de référence et couvre la prévention des sinistres, l'intervention conjointe et les communications avec la population.



La problématique du transport des matières dangereuses a été traitée dans deux études du CSC, l'une en 1995 et l'autre en 2000. Dans les deux cas, le CSC reconnaissait les limites de la recherche et de l'analyse dans ce domaine, compte tenu de la difficulté de récolter des données selon une méthodologie rigoureuse sans entraîner des coûts exorbitants. Néanmoins, ces études ont été reconnues comme très valables et ont permis d'amorcer de nouveaux travaux comme ceux du Comité sur le transport des matières dangereuses, mis sur pied dans la foulée de la catastrophe du World Trade Center. La préoccupation qui s'est ainsi ajoutée est celle du terrorisme relié au transport des substances dangereuses. Le but du comité est d'améliorer la sécurité du transport de celles-ci sur le territoire de la Ville et de mieux pouvoir en contrôler la circulation.

Pour ce qui est du transport collectif, les seules préoccupations ont été reliées au risque d'écrasement d'avion. Il y a eu plusieurs tentatives de cerner ce risque. Elles ont produit des résultats intéressants, mais partiels. Par exemple, nous disposons d'une carte qui illustre les incidents qui se sont produits en vol dans une période donnée et qui auraient pu conduire à un écrasement. Une fois ces données connues, il en résulte que tout le territoire de la Ville est vulnérable aux écrasements d'avion et non seulement les zones qui sont dans les axes d'approche aux pistes de l'aéroport de Dorval.

Les risques reliés à l'informatique, au biotechnologique, au radiologique, au nucléaire ont fait l'objet de recherches partielles au fil de certains dossiers comme le terrorisme ou le passage à l'an 2000.

Les risques biologiques sont les risques pour la santé humaine qui incluent notamment les épidémies, les pandémies, les virus transmis à grande échelle, etc.

La gestion de ce type de risques relève de la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la Santé et des services sociaux de Montréal centre et de son réseau d'établissements. La Direction de la Santé publique informe la Ville de tout risque dont les impacts seraient catastrophiques pour la population afin que les services municipaux appropriés puissent apporter à cette dernière le support requis. Les autorités en Santé publique assurent le leadership de la concertation avec les intervenants externes pertinents.

Deux maladies en émergence ont permis, au cours des deux dernières années, de peaufiner les mécanismes de liaison avec les autorités en santé publique et entre les services de la Ville. Il s'agit du VNO et du SRAS. Le Centre de sécurité civile a été mobilisé sur ces deux dossiers à titre de coordonnateur des activités de la Ville en interface avec la Direction de la santé publique.

La nature même de ces possibles épidémies entraîne la nécessité d'une action concertée entre la Ville et la DSP. La principale raison est la multiplicité des services et interlocuteurs politiques de la Ville qui sont impliqués de façons forts diverses et qui ont besoin de se concerter pour assurer la cohérence des actions de la Ville.

Le modèle retenu est celui de deux comités bipartites Ville-DSP. Leur rôle est d'abord d'assurer un lien continu avec la DSP et ses partenaires privilégiés dans le domaine de la santé publique. Nous avons voulu une approche spécifique aux deux problèmes pour éviter la fragmentation des préoccupations. Par exemple, le Service de police est impliqué dans le dossier du SRAS, mais pas dans celui du VNO. Inversement, les Parcs nature et le Service de l'environnement sont impliqués dans le VNO, mais pas dans le SRAS.

Les deux épidémies possibles ne sont pas au même point d'évolution. Pour le VNO, nous avons affaire à une réalité bien implantée et le travail consiste à contribuer aux actions de prévention pour éviter que des humains n'en soient affectés. Quant au SRAS, nous avons fait des premiers pas. Le travail initial en était un de surveillance des endroits où pouvait entrer le virus afin de pouvoir dépister toute personne qui aurait pu être porteuse et en contaminer d'autres.

La Ville doit apprendre de ces deux expériences dans le domaine épidémiologique. Peut-être qu'elle devra modifier son approche à la préparation face aux sinistres.

Les risques de troubles sociaux couvrent des réalités comme le terrorisme, le sabotage, les émeutes, les prises d'otages, les tueries massives, le pillage à grande échelle, etc.

Le terrorisme et autres actes analogues sont associés à un acte criminel et, de ce fait, relèvent de la responsabilité de la police. Lorsqu'on traite de la gestion des conséquences, la responsabilité relève de l'organisation de la sécurité civile. Il y a alors deux structures de gestion parallèles.

L'une gère l'aspect criminel et est constituée des corps policiers de la Ville, du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada. En parallèle, l'organisation de la sécurité civile de la Ville et celle du Québec se déploient et des liens de coordination sont établis entre tous les paliers. En ce qui touche la coordination des intervenants pour la gestion des conséquences, le coordonnateur municipal de la sécurité civile demeure responsable au niveau de la Ville et il assigne un gérant de site qui provient du Service de police, lequel gérant est chargé de coordonner tous les intervenants sur le site.

Il existe à Montréal un Comité aviseur anti-terrorisme (CAAM) qui assure la concertation entre les partenaires impliqués dans la lutte contre le terrorisme. Ce comité a été créé avant le 11 septembre 2001, mais il a redoublé ses activités depuis cet événement tragique. Il est devenu un modèle du genre tant sur le plan opérationnel, où il joue un rôle aviseur, que sur le plan stratégique, où il travaille à l'analyse du risque terroriste et au développement d'approches intégrées à la gestion de ce risque.

Les risques pour les infrastructures essentielles peuvent être causés par l'un des précédents. Les principaux sont : une panne électrique majeure, une défaillance majeure du système d'approvisionnement en eau potable, une pénurie d'approvisionnement en carburants et combustibles, des défaillances des systèmes de communication, des défaillances des systèmes informatiques, des carences majeures dans la chaîne alimentaire et des dysfonctionnements dans les réseaux de transport.

Les infrastructures essentielles fournissent les services de support à la vie. Ils assurent le bon fonctionnement des activités socio-économiques de la Ville. Les infrastructures essentielles constituent des réseaux de support à la vie complexes et en interface les uns par rapport aux autres. La défaillance de l'un peut entraîner des défaillances en chaîne des autres réseaux. Tous ces réseaux sont gérés par des humains, même si leur automatisation est très poussée dans certains cas. Ils sont vulnérables aux défaillances de leurs systèmes d'opération ou de gestion.

Déterminer leur importance, leur vulnérabilité et les conséquences de défaillances est primordial à l'établissement de mesures d'atténuation et de protection et de mesures d'urgence.

La caractérisation des infrastructures essentielles permettra d'identifier des critères précis et exhaustifs du niveau d'essentialité de chaque infrastructure.

L'évaluation des mesures de protection possibles contre les actes de malveillance permettra d'évaluer le niveau de sensibilité ou de vulnérabilité des infrastructures aux actes de malveillance en fonction des conséquences, de l'ampleur de la destruction possible, de l'acte interne (provenant de la modification des règles de gestion) et de l'acte externe, soit sur la gestion, soit sur l'infrastructure.

La hiérarchisation des infrastructures assurera l'évaluation des infrastructures les plus essentielles selon les critères précédents.

C'est le Centre risque et performance de l'École Polytechnique de Montréal qui exécute, en impartition, le travail de recherche et

d'analyse sur les infrastructures en se penchant d'abord sur les effets domino dans les défaillances d'une infrastructure par rapport à une autre.

Les risques pour le patrimoine, mobilier, immobilier, naturel et d'archives, ont fait l'objet de préoccupations depuis plusieurs années.

La Ville apporte une attention particulière à la gestion des risques pour le patrimoine en collaboration avec les organismes à vocation patrimoniale et les institutions qui ont des biens patrimoniaux. Elle s'assure que les biens culturels dont elle a la charge sont protégés adéquatement, particulièrement les archives, qui font l'histoire et la mémoire des institutions, et qui assurent la bonne gestion des affaires publiques et privées. Les plans d'urgence et de continuité des opérations des services municipaux et d'arrondissements refléteront progressivement cette préoccupation.

## **COROLLAIRE : UN PROJET DE VIGIE...**

La meilleure façon de faire de la prévention par rapport aux risques est d'éviter qu'ils ne se manifestent. C'est pourquoi il vaut mieux soit éviter que les impacts d'une décision n'entraînent l'apparition de nouveaux risques, soit en réduire les conséquences.

Un projet de vigie sur les risques est en gestation au Centre de sécurité civile. Il s'agit d'un Centre de vigie sur les risques majeurs à Montréal, permettant la surveillance des facteurs de risques, en croisant des données, qui autrement ne le seraient pas, à l'aide d'un tableau de bord sur les risques. Il permettrait de signaler aux décideurs les choses à faire ou à ne pas faire. Mais c'est déjà trop écrit. Réservez une prochaine chronique à ce projet, lorsqu'il aura pris forme.

## **CONCLUSION**

Le Centre de sécurité civile a commencé à se préparer au chantier du Schéma de sécurité civile en développant un plan de travail détaillé pour mieux accueillir les orientations ministérielles qui permettront de s'y mettre résolument en 2004. C'est véritablement cette structure qui permettra d'actualiser une approche systémique à la

gestion globale des risques sur le territoire de Montréal. Lors d'une prochaine chronique, nous élaborerons sur ce projet gigantesque et emballant.

Reproduced with permission of the copyright owner. Further reproduction prohibited without permission.