

Expediente de hechos

Petición

Technoparc de Montreal

(SEM-03-005)

**Elaborado en conformidad con el artículo 15
del Acuerdo de Cooperación Ambiental
de América del Norte**

**Marzo de 2008
Puesto a disposición pública
el 23 de Junio de 2008**

Para mayor información sobre esta u otras publicaciones de la CCA,
comunicarse a:

Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte
393, rue St-Jacques Ouest, bureau 200
Montréal (Québec) Canada H2Y 1N9
Tel.: (514) 350-4300
Fax: (514) 350-4314
Correo electrónico: info@cec.org

<http://www.cec.org>

ISBN: 978-2-89635-087-2

© Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte, 2008

Depósito legal-Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Depósito legal-Bibliothèque et Archives Canada, 2008

Disponible en français – ISBN: 978-2-89635-086-5
Available in English – ISBN: 978-2-89635-088-9

Esta publicación fue preparada por el Secretariado de la CCA y no necesariamente refleja los puntos de vista de los gobiernos de Canadá, Estados Unidos o México.

Perfil

En América del Norte, todos compartimos recursos vitales: aire, océanos, ríos, montañas y bosques. En conjunto, estos recursos naturales son la base de una vasta red de ecosistemas que sostienen nuestra subsistencia y bienestar. Para continuar siendo una fuente para la vida y prosperidad futuras, estos recursos deben ser protegidos. La protección del medio ambiente de América del Norte es una responsabilidad compartida por Canadá, Estados Unidos y México.

La Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte (CCA) es una organización internacional integrada por Canadá, EU y México. Fue creada en términos del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) para tratar las preocupaciones ambientales regionales, ayudar a prevenir los conflictos comerciales y ambientales potenciales y promover la aplicación efectiva de la legislación ambiental. El Acuerdo complementa las disposiciones ambientales del Tratado de Libre Comercio (TLC).

La CCA realiza su trabajo a través de la combinación de los esfuerzos de sus tres componentes principales: el Consejo, el Secretariado y el Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC). El Consejo es el cuerpo gobernante y está integrado por representantes ambientales a nivel de gabinete de cada uno de los tres países. El Secretariado ejecuta el programa anual de trabajo y brinda apoyo administrativo, técnico y operativo al Consejo. El Comité Consultivo Público Conjunto está integrado por quince ciudadanos, cinco de cada uno de los países firmantes, con la función de asesorar al Consejo en los asuntos materia del Acuerdo.

Misión

A través de la cooperación y la participación ciudadana, la CCA contribuye a la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente de América del Norte. En el contexto de los crecientes vínculos económicos, comerciales y sociales entre Canadá, México y Estados Unidos, trabaja para beneficio de las generaciones presentes y futuras.

Serie Derecho y Políticas Ambientales en América del Norte

Elaborada por la CCA, la serie Derecho y Políticas Ambientales en América del Norte presenta algunas de las tendencias y novedades más sobresalientes en la materia en Canadá, Estados Unidos y México, incluidos documentos oficiales relativos al novedoso procedimiento de peticiones ciudadanas que faculta a los ciudadanos de los países del TLCAN a argumentar cuando consideren que una Parte del Acuerdo no está aplicando de manera efectiva su legislación ambiental.

Expediente de hechos

Petición

Technoparc de Montreal

(SEM-03-005)

**Elaborado en conformidad con el artículo 15
del Acuerdo de Cooperación Ambiental
de América del Norte**

**Marzo de 2008
Puesto a disposición pública
el 23 de Junio de 2008**



Índice

Siglas, abreviaturas y definiciones	9
1. Resumen ejecutivo	13
1.1 División de la propiedad en el sector del Technoparc	14
1.2 Características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc	16
1.3 Hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia	18
1.4 Hechos relacionados con la investigación de Environment Canada y el estudio ecotoxicológico	19
1.5 Iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron al cierre de la investigación por Environment Canada.	20
2. Resumen de la petición	22
3. Resumen de la respuesta de Canadá	24
4. Alcance del expediente de hechos	32
5. Proceso de recopilación de información	34
6. Significado y alcance de la sección 36(3) de la Ley de Pesca	36
6.1 Introducción	36
6.2 Posibles respuestas a presuntas violaciones a la sección 36(3) de acuerdo con la Ley de Pesca	36
6.2.1 Solicitudes de información y órdenes del ministro	37
6.2.2 Procesos judiciales	37

6.2.3	Defensas frente a cargos presentados conforme a la sección 36(3)	39
6.2.3.1	Debida diligencia	39
6.2.3.2	Defensas basadas en actos de la autoridad reguladora.	44
6.2.4	Órdenes judiciales por fallo de culpabilidad	46
6.2.5	Interdictos.	47
6.2.6	Litigios civiles para la recuperación de costos de rehabilitación ambiental	47
7.	Políticas relativas a la aplicación y promoción del cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca	47
7.1	Política para el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones de la Ley de Pesca sobre protección del hábitat y prevención de la contaminación	48
7.2	La decisión de interponer acción judicial	53
7.3	Aplicación y promoción del cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca cuando los intereses federales están involucrados.	57
8.	Información obtenida por el Secretariado sobre la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con las presuntas infracciones a la misma en el sector del Technoparc de Montreal	61
8.1	Información histórica	62
8.2	Información sobre la distribución de los inmuebles del sector del Technoparc de Montreal y su relevancia en relación con las medidas de promoción del cumplimiento.	65
8.2.1	Venta de Canadá a Montreal	67
8.2.2	Venta de Quebec a Montreal	72
8.2.3	Terrenos de CN.	74
8.3	Características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal	80

8.3.1	Fuentes y trayecto de los contaminantes	81
8.3.1.1	Fases flotantes.	82
8.3.1.2	Agua subterránea.	98
8.3.2	Acciones prioritarias en función de la gravedad de los daños al medio ambiente.	108
8.3.2.1	Gestión de suelos contaminados.	108
8.3.2.2	Rehabilitación del río San Lorenzo	111
8.4	Hechos relacionados con las inspecciones de Environment Canada, antes y después de la entrega de un aviso de advertencia en 1998	115
8.4.1	Hechos anteriores a la entrega del aviso de advertencia	115
8.4.2	Entrega de un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal	119
8.4.3	Hechos ocurridos después de la entrega del aviso de advertencia	125
8.5	Hechos relativos a la investigación realizada por Environment Canada en 2002-2003, en respuesta a una solicitud de la ciudadanía	131
8.5.1	Investigación de Environment Canada.	131
8.5.2	Estudio ecotoxicológico realizado en 2002	133
8.5.3	Informe de investigación.	136
8.6	Medidas de promoción del cumplimiento posteriores a la decisión de Environment Canada de no recomendar la presentación de cargos	142
8.7	Información sobre las medidas y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de fomento del cumplimiento en el sector del Technoparc de Montreal	151
9.	Nota final	154

Gráficas

Gráfica 1	Fotografía aérea de Pointe-Saint-Charles en 1930 . . .	15
Gráfica 2	Evolución del trazo de la ribera, de 1850 a 2005 . . .	62
Gráfica 3	Límites catastrales actuales	67
Gráfica 4	Cartera del ministerio de Transporte, Infraestructura y Comunidades	76
Gráfica 5	Vista aérea (hacia el Technoparc y el río San Lorenzo) de los antiguos talleres de Ferrocarriles Nacionales de Canadá en Pointe-Saint-Charles	79
Gráfica 6	Sección transversal del sitio entre la espuela Butler de CN y el río San Lorenzo	84
Gráfica 7	Extensión de las capas de diésel y ubicación de los pozos en los terrenos de CN, a lo largo de la espuela Butler (2000)	89
Gráfica 8	Distribución de los HFF en el sitio del Technoparc (1999-2000)	90
Gráfica 9	Pozos de muestreo de aguas subterráneas habilitados en el sitio del Technoparc, 1999	100
Gráfica 10	Resurgimiento de hidrocarburos en el río, barreras y almohadillas absorbentes	117
Gráfica 11	Procedimiento de intervención en aguas subterráneas (MDDEP, 1998)	127
Gráfica 12	Ubicación del sector en estudio (CEMRS)	149

Cuadros

Cuadro 1	Sitios contaminados en el sector cuencas de La Prairie (Centre Saint-Laurent, 1997)	113
----------	--	-----

Apéndices

Apéndice 1	Resolución de Consejo 04-05 (20 de agosto de 2004)	159
Apéndice 2	Plan general para la elaboración del expediente de hechos (16 de septiembre de 2004)	163

Apéndice 3	Solicitud de información (8 de febrero de 2005). . .	171
Apéndice 4	Solicitud de información adicional (30 de enero de 2006).	179
Apéndice 5	Solicitudes de información complementaria (6 y 19 de septiembre de 2006) y respuestas de Canadá (1º de noviembre de 2006)	183
Apéndice 6	Aviso de contaminación (CN, 2005)	191
Apéndice 7	Cronología de la investigación (Environment Canada, 2002-2003).	213
Apéndice 8	Memorando: Technoparc de Montreal (Environment Canada, sin fecha).	239
Apéndice 9	Informe de investigación de Environment Canada (abril de 2003).	259
Apéndice 10	<i>Pequeño relato de la ocupación del cauce de un río</i> (Ciudad de Montreal, septiembre de 2004)	281
Apéndice 11	Curriculum vitæ de Guy Martin	321
Documentos		
Documento 1	Resolución de Consejo 08-04	327
Documento 2	Comentarios de Canadá	331

Siglas, abreviaturas y definiciones

Siglas y abreviaturas

AMF	Talleres de Montreal (<i>Atelier de Montreal Facility</i>)
ACAAN	Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte
BPC	Bifenilos policlorados
CCA	Comisión para la Cooperación Ambiental
CEMRS	Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (<i>Centre d'excellence de Montreal en réhabilitation de sites</i>)
CN	Ferrocarriles Nacionales de Canadá (<i>Canadian National Railway Company</i>)
CUM	Comunidad Urbana de Montreal (<i>Communauté urbaine de Montréal</i>)
EC	Ministerio de Medio Ambiente de Canadá (<i>Environnement Canada</i>)
GFF	Administración Inmobiliaria Federal (<i>Gestion foncière fédérale</i>) (véase Capítulo 110 en las definiciones, <i>infra</i>)
GRJ	Manejo de Riesgos Jurídicos (<i>Gestion des risques juridiques</i>) (véase Manual, Parte XII, en las definiciones, <i>infra</i>)
HAP	Hidrocarburos aromáticos policíclicos
HFF	Hidrocarburos en fase flotante
LQE	Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente (Quebec)
MDDEP	Ministerio de Desarrollo Sustentable, Medio Ambiente y Parques de Quebec
ME	Ministerio de Medio Ambiente de Canadá

MEF	Ministerio del Medio Ambiente y de la Fauna de Québec (véase MDDEP)
MENV	Ministerio de Medio Ambiente de Quebec (véase MDDEP)
Menviq	Ministerio de Medio Ambiente de Quebec (véase MDDEP)
MMA	Ministerio de Medio Ambiente de Ontario
MPO	Ministerio de Pesca y Océanos de Canadá
PJCCI	Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
Revi-Sols	Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados en el Medio Urbano
RICAA	Red Internacional para el Cumplimiento y la Aplicación Ambientales (RICAA)
ZIP	Zona de intervención prioritaria (véase en Definiciones, <i>infra</i> , Informe de evaluación regional)

Definiciones

Capítulo 110	Capítulo 110, “Bienes inmuebles – disposiciones generales”, apartado 2 “Principio de la administración inmobiliaria federal (GFF)” del <i>Manual de política administrativa</i> (diciembre de 1982) del Consejo del Tesoro de Canadá
Código	<i>Código de Gestión Ambiental</i> (Canadá, 1992)
Decisión de instituir proceso judicial	Parte V “Procedimiento procesal y de apelación”, c. 15 del Manual antes mencionado
Deloro	<i>R. v. Ontario (Ministère de l’Environnement)</i> [2001], O.J. Núm. 2581 (Cour de justice de l’Ontario)
GERLED Histórico	Quebec, <i>Inventario de sitios de eliminación de residuos industriales GERLED – Evolución desde 1983 y estado actual (Inventaire des lieux d’élimination de résidus industriels GERLED – Évolution depuis 1983 et état actuel)</i> (Quebec: Les Publications du Québec, 1998)

Informe de evaluación regional	Centro San Lorenzo, Informe de evaluación regional – Cuencas de La Prairie (rápidos de Lachine, gran cuenca y pequeña cuenca de La Prairie), Zonas de intervención prioritaria 7 y 8 (<i>Bilan régional / Bassins de La Prairie (rapides de Lachine, grand et petit bassins de La Prairie), Zones d'intervention prioritaire 7 et 8</i>) (marzo de 1997)
Informe Foratek	Foratek International Inc., Estudio de sitios de eliminación de residuos sólidos en terrenos federales de Quebec (<i>Étude des sites de disposition [sic] de déchets solides sur les terres fédérales au Québec</i>) (Informe final – Fase II) presentado a Environment Canada, Región Quebec, Informe núm. 611, Proyecto núm. FFG 83027 (marzo de 1984)
Informe SLEI	SNC-Lavalin Environnement inc., Proyecto de captación y recuperación de hidrocarburos flotantes, Technoparc, Montreal (<i>Projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montreal</i>) (Informe final, marzo de 2002), vol. 2 de 3, anexo A – Historia del sitio
Manual	Canadá, Servicio Federal de Procesos Judiciales – Manual (<i>Service fédéral des poursuites – Guide</i>) (Ottawa, Departamento de Justicia de Canadá, 2005)
Periodo de la denuncia	1995-1997 (véase Deloro, <i>supra</i>)
Política para el cumplimiento y la aplicación de la Ley	Política para el Cumplimiento y la Aplicación de las Disposiciones de la Ley de Pesca sobre Protección del Hábitat y Prevención de la Contaminación (Environment Canada, 2001)
Secretariado	Secretariado de la CCA

1. Resumen ejecutivo

Los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) establecen un proceso que permite a residentes de Canadá, Estados Unidos y México presentar una petición ciudadana cuando consideren que una Parte del ACAAN (Canadá, Estados Unidos o México) está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental. En conformidad con el Acuerdo, este proceso puede derivar en la publicación de un expediente de hechos. El Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) de América del Norte (el "Secretariado") es el encargado de gestionar este proceso.

El 14 de agosto de 2003, Waterkeeper Alliance, Lake Ontario Waterkeeper, Société pour Vaincre la Pollution, Environmental Bureau of Investigation y Upper St. Lawrence Riverkeeper / Save the River! presentaron al Secretariado de la CCA una petición al amparo del artículo 14 del ACAAN, en la que aseveran que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la presunta descarga al río San Lorenzo de bifenilos policlorados (BPC), hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y otros contaminantes provenientes del Technoparc de Montreal, sitio de un histórico relleno sanitario municipal e industrial actualmente propiedad de la ciudad de Montreal. La sección 36(3) establece que es una infracción depositar o permitir el depósito de una sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualquier lugar bajo condiciones donde la sustancia tóxica pueda incorporarse en tales cuerpos de agua, a menos que alguna regulación autorice el depósito.

El 20 de agosto de 2004, mediante la Resolución 04-05, el Consejo de la CCA giró instrucciones al Secretariado para que elabore un expediente de hechos respecto de los siguientes puntos planteados en la petición:

- información sobre la división de la propiedad en el sector del Technoparc de Montreal y su relevancia para las iniciativas de aplicación;

- características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal;
- resultados de los sistemas de contención y bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal;
- hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia en 1998;
- hechos relacionados con la investigación que Environment Canada emprendió en 2002-2003, en respuesta a una solicitud ciudadana;
- el estudio ecotoxicológico realizado en 2002;
- iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron a la decisión de Environment Canada de no interponer cargos;
- información sobre las intervenciones y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de fomento del cumplimiento en el sector del Technoparc de Montreal.

Atendiendo las instrucciones del Consejo, el Secretariado reunió diversa información para la elaboración del expediente de hechos, la que está contenida tanto en el apartado 8 del propio expediente como a continuación en forma resumida.

1.1 División de la propiedad en el sector del Technoparc

El sector del Technoparc de Montreal, situado entre los puentes Champlain y Victoria a la altura de Pointe-Saint-Charles, fue el eje de la industrialización de Canadá. Este sector está formado por terrenos que a partir del siglo XIX se fueron creando en el lecho mismo del río San Lorenzo con material de relleno y residuos municipales e industriales. Su extensión aproximada es de dos kilómetros de largo y 500 metros de ancho y gran parte de su superficie ni siquiera está inscrita en catastro. Según el gobierno federal, dicha parte sería el extremo oeste del Puerto de Montreal (de propiedad federal), mientras que según el gobierno de Québec se trata del lecho del río y pertenece a la provincia.

Gráfica 1 Fotografía aérea de Pointe-Saint-Charles en 1930

Fuente: Informe SLEI.

Escala 1:18,000

Durante casi cien años (1860-1960) el sector se destinó preponderantemente a actividades ferroviarias, ya que Ferrocarriles Nacionales de Canadá (*Canadian National Railway Company*, CN) y sus predecesoras explotaron ahí un inmenso patio de maniobras levantado a la orilla del río. Con el tiempo, la orilla pantanosa se desecó y después se rellenó con desechos. En el curso de la década de 1960, los terrenos del actual Technoparc se acondicionaron hacia abajo (o al “sur”, de acuerdo con el uso local) del patio de maniobras, en dirección al río, para servir como estacionamiento para la exposición universal de 1967 (y más tarde, como pista de despegue y aterrizaje de vuelos cortos del ministerio de Transporte de Canadá). A partir de la Expo '67, la autopista Bonaventure corre a lo largo de lo que es ahora la orilla del agua, a 500 metros de la ribera original.

A finales de la década de 1980, las autoridades gubernamentales sabían que los terrenos habilitados al sur del patio de ferrocarril estaban contaminados con hidrocarburos ligeros en fase flotante (HFF) (flotando en la superficie del agua subterránea). Los gobiernos federal y provincial habían realizado estudios ambientales en el sector para efectos del levantamiento de sus respectivos inventarios de ex basureros. En esa época, a pesar del riesgo que esta contaminación podía representar para el medio ambiente, las autoridades federales y provinciales decidieron que no era necesario adoptar medidas urgentes porque la contaminación no implicaba grandes riesgos para la salud humana: no había pozos

de agua potable en los alrededores y la toma de agua potable más cercana se encontraba a varias decenas de kilómetros río abajo del puente Victoria.

En 1989, el gobierno federal y la provincia transfirieron a la ciudad de Montreal la propiedad de una parte del sector para que esta última desarrollara ahí un parque de alta tecnología. Como no se sabía a ciencia cierta quién era el propietario de los terrenos, se firmaron dos escrituras de venta por los mismos lotes. La ciudad de Montreal, además de asumir el riesgo ambiental y de comprometerse a indemnizar a las partes vendedoras en relación con dicho riesgo, renunció a toda reclamación posterior en contra de los gobiernos por defectos en los títulos de propiedad. A cambio, el gobierno federal recibió un dólar canadiense (\$C1), y la provincia, un millón de dólares, de los cuales la ciudad podía deducir hasta \$C300,000 para sufragar el costo de los estudios ambientales exigidos por el Ministerio de Medio Ambiente de Quebec. Ahora bien, como el artículo 65 de la Ley de Calidad del Medio Ambiente de Quebec estipula que para poder emprender trabajos de construcción en un antiguo relleno sanitario es necesario contar con la aprobación de dicho Ministerio, a efecto de obtener dicha aprobación la ciudad se comprometió a hacerse cargo del manejo de los HFF y a monitorear la calidad del agua subterránea del Technoparc.

El Technoparc se subdividió en varias decenas de lotes y a partir de 1991 se han instalado diversas empresas en el lugar (siendo la ciudad todavía responsable de la contaminación preexistente). VIA Rail Canada, sociedad de la Corona federal, explota desde 1987 un centro de mantenimiento de vagones en los terrenos de CN, al noroeste del Technoparc; gran parte del patio de ferrocarril de CN está en proceso de reasignación a otros usos; Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), otra sociedad de la Corona federal, posee parte de los terrenos entre el Technoparc y el puente Champlain, al "oeste" (de acuerdo con el uso local), y es además la administradora de la autopista Bonaventure, y una pequeña parte de la orilla al sur de la autopista pertenece al gobierno de Quebec. Se desconoce quién es el propietario de las secciones hacia arriba y hacia abajo del río, entre los puentes Champlain y Victoria.

1.2 Características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc

La capa de desechos y material de relleno del sector donde se ubica el Technoparc tiene entre 4 y 12 metros de profundidad. Estudios ambientales ahí realizados a partir de 1990 aportaron información complemen-

taria de la extensión y el volumen de las estelas (“estanques” subterráneos) de combustible diésel que yacen bajo la superficie, entre los desechos. Se calcula que la parte central del Technoparc alberga entre 4 y 8 millones de litros de diésel mezclado con otras sustancias, es decir, un volumen equivalente al de tres albercas olímpicas, aproximadamente. Es posible que por lo menos parte de esta contaminación tenga su origen en la rotura de un ducto subterráneo de alimentación de diésel. Se estima que el volumen calculado de BPC en el Technoparc está dentro del rango de una y dos toneladas y que el diésel, al ser solvente, aceleró la liberación de los BPC contenidos en los residuos (por ejemplo, transformadores viejos) enterrados en ese sector.

En principio, los efluentes del patio de ferrocarril de CN se vertían directamente al río, pero a medida que éste fue perdiendo anchura se volvió necesario construir ductos de drenaje para poder descargar dichos efluentes al San Lorenzo. Eventualmente, estos ductos se sellaron. En 1997 CN instaló un sistema de bioabsorción en el lindero sur de su propiedad, en la espuela Butler (que corre a lo largo del lindero norte del Technoparc), para recuperar el aceite del agua subterránea. De acuerdo con CN, el agua subterránea de su propiedad se encauzaba al sistema de drenaje de la ciudad de Montreal. También en 1997, investigadores de los ministerios federal y provincial del Medio Ambiente iniciaron un estudio sobre los HAP y BPC del efluente de la planta de tratamiento de la ciudad de Montreal, y en 1999 concluyeron que las deposiciones atmosféricas eran la fuente principal de BPC en el río San Lorenzo y que los HAP presentes en el efluente de la planta de tratamiento eran diferentes a los detectados en las aguas superficiales del río, hacia arriba de la planta de tratamiento. Las concentraciones de HAP y BPC en el río San Lorenzo del lado contrario del Technoparc cumplían con las directrices correspondientes sobre la calidad del agua. Los HAP y BPC que salían de la desembocadura de la planta de tratamiento podían detectarse en el río varios kilómetros corriente abajo. En 2003, CN obtuvo fondos federales y provinciales para un proyecto piloto para el tratamiento del agua subterránea de su propiedad, con fuerte contenido de HAP.

El agua subterránea del sector del Technoparc es tóxica para los peces. En 2006, un organismo creado por Canadá, Quebec y la ciudad de Montreal recibió fondos de la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá (*Canada Economic Development*, CED) para la realización de un estudio que permitiera establecer los parámetros químicos responsables de la toxicidad. Además se buscaba determinar si la presencia de nitrógeno amoniacal, un parámetro asociado con los lixiviados de rellenos sanitarios, había ocultado otras fuentes de toxicidad, como diferentes

metales. Este estudio se considera la primera etapa de un proceso de tratamiento del agua subterránea que reduciría al máximo los elementos nocivos presentes en ésta antes de su vertimiento al río o al sistema de drenaje de la ciudad de Montreal.

1.3 Hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia

En 1990, la empresa de ingeniería ambiental Dessau inc. presentó un informe a la ciudad de Montreal en el que concluyó que los trabajos de construcción y de compactación dinámica necesarios para el desarrollo del Technoparc tendrían como efecto extender y adelgazar ligeramente la capa de hidrocarburos existente dentro de los desechos, acelerando así su proceso de biodegradación. También en 1990, durante los trabajos de infraestructura en un terreno del futuro Technoparc, un empleado constató que escurría aceite hacia el río. Environment Canada tomó entonces medidas provisionales de captación de hidrocarburos en el mismo río, en el lugar de los resurgimientos. Durante los siguientes seis años, CN —sociedad de la corona federal en vías de privatización— y la ciudad de Montreal compartieron el costo de mantenimiento de los dispositivos de captación de hidrocarburos [muros flotantes (“barreras”) y almohadillas absorbentes] y de eliminación del aceite recuperado en el interior de las barreras. Éstas se retiraban en otoño y se volvían a colocar en primavera, y Environment Canada las inspeccionaba con regularidad durante el tiempo que estaban puestas. De acuerdo con la Ley de Pesca, incluso si la fiscalía logra probar todos los elementos constitutivos del delito más allá de toda duda fundada, no se condenará a un acusado si éste logra demostrar que actuó con la debida diligencia para tratar de evitar la comisión del delito y que probablemente los hechos respaldan su defensa.

En 1991 se reformó la Ley de Pesca para permitir la acusación por gran jurado para la sanción de los delitos, que no está sujeta al periodo de prescripción de dos años aplicable a los delitos sancionados por juez sin intervención de jurado. Estas reformas no se aplicaron a las violaciones a la Ley de Pesca cometidas antes de 1991. En 1997 CN puso en servicio un sistema de bioabsorción para retirar el diésel del agua subterránea en el lindero sur de su propiedad (véase *supra*) y dejó de contribuir al pago de los costos de bombeo de aceite en el río. CN manifestó que, en su opinión, los trabajos de desarrollo de infraestructura, de compactación dinámica y de edificación de construcciones realizados por la ciudad de Montreal y por terceros en el antiguo basurero podían dar cuenta en parte del resurgimiento de hidrocarburos en el río.

En 1998, Environment Canada entregó un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal porque ésta había dejado de dar mantenimiento a las barreras y de bombear los hidrocarburos en el río. También en 1998, ingenieros del ministerio presentaron una propuesta técnica para la construcción de un muro de contención del agua subterránea que corría hacia el río desde el Technoparc. El proyecto no obtuvo respuesta en ese entonces y la ciudad reinició las operaciones de recuperación temporales. En 1999, después de un “ejercicio de análisis de valor” al que asistieron representantes de Environment Canada y del Ministerio de Medio Ambiente de Quebec, la ciudad se comprometió a desarrollar un sistema para recuperar el aceite (pero no el agua subterránea) que fluía de su propiedad hacia el río, a lo largo de la autopista Bonaventure.

1.4 Hechos relacionados con la investigación de Environment Canada y el estudio ecotoxicológico

En noviembre de 2001, Environment Canada publicó una política relativa a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca (entre otras cosas), en la que se invita a la ciudadanía a señalar las infracciones aparentes a las disposiciones de dicha Ley. En abril de 2002, mientras el consultor de la ciudad concluía sus informes de caracterización adicional y de anteproyecto resultante del ejercicio de análisis de valor de 1999, Environment Canada recibía una queja de grupos ambientalistas con respecto a los derrames al río. En atención a esta queja, el ministerio inició una investigación por infracción de la sección 36(3) de la Ley de Pesca y puso en tela de juicio el objetivo de las medidas adoptadas por la ciudad, argumentando que se tendría que verificar si el agua subterránea del Technoparc era nociva (tóxica) para los peces a fin de evaluar si era oportuno intervenir en relación con ella. En noviembre de 2002, el consultor de la ciudad presentó a ésta los resultados de un estudio ecotoxicológico que confirmaba que las muestras de agua subterránea tomadas en el Technoparc durante el verano de 2002 eran tóxicas.

Por su parte, la ciudad de Montreal se declaró dispuesta a seguir adelante con un proyecto de contención de hidrocarburos y de agua subterránea (un muro subterráneo anclado en la roca, que correría aproximadamente 1,500 metros a lo largo del lindero sur de su propiedad), siempre que todos los participantes del sector se ocuparan de la contaminación de sus terrenos y participaran en el financiamiento del proyecto. Para entonces, el investigador de Environment Canada tenía la preocupación de que si el Ministerio de Medio Ambiente de Quebec o un tribunal emitían una orden a la ciudad (en virtud de la Ley de Pesca, por ejemplo), su proyecto ya no podría recibir financiamiento dentro del

programa provincial de rehabilitación de terrenos contaminados en el medio urbano (Revi-Sols).

En junio de 2002, el ministro federal de Medio Ambiente aseguró a la ciudad de Montreal que su personal instaría a los demás participantes a cooperar. En 2003, CN obtuvo fondos federales y provinciales para un proyecto piloto para el tratamiento del agua subterránea en su propiedad (véase *supra*). También en 2003, VIA Rail sustituyó la totalidad de su red de alimentación de diésel y su sistema de confinamiento de derrames de este combustible.

En abril de 2003, Environment Canada finalizó su investigación concluyendo que no era posible presentar cargos en contra de ninguna persona para efectos de la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca por los derrames de hidrocarburos al río a la altura del Technoparc, ya que era imposible determinar la fuente y el trayecto de los contaminantes.

1.5 Iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron al cierre de la investigación por Environment Canada

Después del cierre de la investigación de Environment Canada, durante dos años (2003 y 2004) la ciudad celebró negociaciones con las autoridades provinciales y federales para llegar a un acuerdo sobre los objetivos de la intervención y los papeles que iban a desempeñar las diferentes partes interesadas del sector para lograr avances en el asunto, y además argumentó que la investigación de Environment Canada no había llegado a ninguna conclusión en cuanto a la identidad del responsable o los responsables de las descargas. Se tomaron muestras adicionales de aguas subterráneas para analizarlas e identificar mejor el aporte de contaminantes provenientes de la parte alta (el Technoparc, perpendicular al río) y del oeste (la propiedad de PJCCI, contaminantes que migran en el fondo de roca de la autopista Bonaventure, paralela al río). En el verano de 2005, la ciudad anunció la firma de un contrato para la instalación de dispositivos de contención de hidrocarburos que funcionaban mejor que las barreras, a la altura de los resurgimientos observados cerca del puente Victoria. Estos dispositivos no fueron diseñados para agregarse a ninguna solución integral.

En 2005, la provincia concedió a la ciudad una prórroga excepcional (hasta el 31 de diciembre de 2008) para efectuar, en relación con el asunto del Technoparc, gastos reembolsables en los términos del programa de financiamiento Revi-Sols. También en 2005, Tecresult inc. concluyó un estudio de contención de contaminantes como parte de una

encomienda de PJCCI. Las partes interesadas del sector del Technoparc esperaban que con la participación de PJCCI en el asunto se pudiera obtener financiamiento de un plan de acción en sitios contaminados federales anunciado en 2004.

En su informe, Tecsalt subrayó tres puntos. En primer lugar, que era preciso intervenir en las aguas subterráneas de los terrenos tanto de PJCCI (toxicidad confirmada en 2003) como del Technoparc dentro de un proyecto integral, considerando que dichas aguas presentaban una contaminación similar, aún si no se habían encontrado fases flotantes de hidrocarburos en los terrenos de PJCCI. Además, la intervención integral evitaría que una parte de la orilla quedara “descubierta” y dejara escapar contaminantes al río.

En segundo lugar, considerando que PJCCI es administradora de la autopista Bonaventure, podría resultar interesante construir un muro de contención de aguas subterráneas a lo largo del trazado de la autopista (en la ribera en vez de más arriba, en los terrenos de la ciudad). Esta medida evitaría tener que recuperar durante varios años los hidrocarburos que se descargan al río, lo que no era compatible con los objetivos de la Corporación Portuaria de Montreal, que contemplaba el desplazamiento de la autopista para devolver a los ciudadanos el acceso al espacio ribereño.

En tercer lugar, Tecsalt hizo hincapié en el interés en tratar las aguas subterráneas del sector antes de descargarlas al sistema de drenaje de la ciudad de Montreal. Subrayó que dichas aguas satisfacían las normas de descarga al drenaje establecidas por la ciudad; que los inmensos volúmenes de agua que circulan en la red de drenaje de la ciudad diluirían el efluente proveniente del sector, y que, de cualquier forma, el aporte de nitrógeno amoniacal al río proveniente del sector del Technoparc era despreciable. Sin embargo, también era cierto que se corría el riesgo de que la descarga de estas aguas tóxicas, sin tratamiento previo, fuera mal recibida por la ciudadanía y las autoridades gubernamentales, ya que la planta de tratamiento de la ciudad no fue diseñada para eliminar el nitrógeno amoniacal y sólo elimina en parte los metales presentes en el efluente. Tecsalt propuso entonces la construcción de un sistema de tratamiento en el sitio que serviría para convertir el nitrógeno amoniacal en nitratos (menos tóxicos) y para eliminar los rastros de metales. Esta recomendación concordaba con las recomendaciones hechas en una nueva directriz publicada por Environment Canada previendo la adopción de un reglamento federal sobre amoniaco disuelto en las aguas residuales de las redes de saneamiento.

Desde 2005, el Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (con el financiamiento de la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá [*Développement économique Canada*], el gobierno provincial y la ciudad de Montreal) trabaja en un proyecto que busca identificar y someter a prueba tecnologías innovadoras de tratamiento de las aguas subterráneas en el sector del Technoparc. Se estima que el costo del sistema que eventualmente se pondrá en marcha está dentro del rango de 40 y 60 millones de dólares. En enero de 2006, el Partido Liberal federal anunció como promesa de campaña que invertiría 25 millones de dólares en la limpieza del Technoparc. En su presupuesto de 2007, el nuevo gobierno federal anunció la creación de un programa de infraestructura, *Chantiers Canada*, que tiene entre sus diversos objetivos el financiamiento compartido de proyectos a gran escala para el saneamiento de las aguas residuales y la rehabilitación de terrenos contaminados.

2. Resumen de la petición

Los Peticionarios (tres organizaciones no gubernamentales canadienses y dos estadounidenses) aseveran que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la presunta descarga al río San Lorenzo de bifenilos policlorados (BPC), hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) y otros contaminantes provenientes del Technoparc de Montreal, sitio de un histórico relleno sanitario municipal e industrial que ahora pertenece a la ciudad de Montreal. La sección 36(3) establece que es una infracción depositar o permitir el depósito de una sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualquier lugar bajo condiciones donde la sustancia tóxica pueda incorporarse en tales cuerpos de agua, a menos que alguna regulación autorice el depósito.

Los Peticionarios aseveran que el sitio del Technoparc de Montreal funcionó como relleno sanitario para desechos municipales e industriales hasta que se le reacondicionó primero como estacionamiento para la Exposición Universal de 1967 (la Expo '67) y luego, en 1988, como parque industrial.¹ Afirman que cuando menos desde 1995 la ciudad de Montreal ha tenido conocimiento de la contaminación por BPC del sitio, y que es responsable de las descargas de sustancias tóxicas que desde ahí se generan.² De acuerdo con los Peticionarios, los intentos de la ciudad para contener la contaminación con barreras flotantes (que Canadá menciona como “estacadas” en su respuesta) han resultado ineficaces. Citan los resultados de muestras obtenidas entre octubre de 2000 y enero de

1. Petición, p. 4 (versión original en inglés).

2. *Ibid.*

2002 que indican niveles de BPC en el punto de descarga de hasta 8.5 millones de veces lo que las Directrices Canadienses sobre Calidad del Agua para la Protección de la Vida Acuática en Aguas Dulces establecen para BPC totales; de 941,000 veces la directriz para BPC al interior de la barrera flotante, y 820 veces la directriz afuera de dicha barrera.³ Los Peticionarios anexan el informe de un biólogo que en abril de 2002 concluyó que desde el Technoparc de Montreal se están descargando BPC, HAP y otros contaminantes en concentraciones muy por arriba de las directrices provinciales, federales e internacionales.⁴ La petición incluye una descripción detallada de las presuntas amenazas que los BPC entrañan para la salud humana y los recursos acuáticos.⁵ Los Peticionarios aseveran que los BPC son “sumamente tóxicos, persistentes y bioacumulables” y que Environment Canada ha identificado a los BPC como una sustancia tóxica persistente “demasiado peligrosa para los ecosistemas y para la salud humana como para permitir su emisión en cualquier cantidad”.⁶

La petición señala que, tras recibir un expediente en el que se describen las descargas alegadas, en abril de 2002 Environment Canada abrió una investigación conforme a la Ley de Pesca en torno al Technoparc de Montreal.⁷ De acuerdo con los Peticionarios, Environment Canada explicó en una carta enviada en abril de 2003 que “[l]a investigación fue suspendida puesto que no había manera de determinar la fuente de la contaminación”.⁸ Los Peticionarios afirman que su capacidad para iniciar un proceso judicial en relación con el Technoparc de Montreal está en juego.⁹ Sostienen que las barreras flotantes y las almohadillas absorbentes utilizadas para tratar de contener las descargas alegadas aún son ineficaces y que las descargas persisten.¹⁰

Los Peticionarios afirman que las presuntas omisiones en la aplicación de la Ley de Pesca se han traducido en daños a los Peticionarios y que una investigación ulterior de los asuntos planteados en la petición contribuiría a la consecución de las metas del ACAAN,¹¹ por lo que solicitan a la CCA elaborar un expediente de hechos.

3. *Ibid.*, p. 6. De acuerdo con los Peticionarios, el parámetro se estableció en 0.001 µg/L en 1987.

4. Petición, pp. 6-7.

5. *Ibid.*, pp. 7-11.

6. *Ibid.*, pp. 7-8.

7. *Ibid.*, p. 12.

8. *Ibid.*

9. *Ibid.*, pp. 12-13.

10. *Ibid.*, p. 13.

11. *Ibid.*, pp. 14-15.

3. Resumen de la respuesta de Canadá

El 15 de septiembre de 2003, el Secretariado determinó que la petición satisfacía los criterios establecidos en el artículo 14(1) del ACAAN y ameritaba solicitar una respuesta de Canadá, a la luz de los factores señalados en el artículo 14(2).¹² Canadá respondió a la petición el 14 de noviembre de 2003.¹³ La respuesta contiene tres apartados: 1) Aplicación de la Ley de Pesca, 2) Descripción del sector en el que se ubica el sitio Technoparc, 3) Procedimiento seguido por Environment Canada.¹⁴ En su introducción a la respuesta, Canadá explica que:

La información aportada [en los capítulos 1 y 2] da el contexto para las intervenciones del ministerio descritas en el capítulo 3. Estas medidas relacionadas con el procedimiento administrativo permiten al ministerio asegurar que los peces y su hábitat quedan protegidos en el menor plazo posible.¹⁵

1) Aplicación de la Ley de Pesca

Bajo el encabezado “Aplicación de la Ley de Pesca” Canadá describe las responsabilidades de Environment Canada en relación con la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca; identifica las sanciones aplicables por violaciones a dicha sección, y describe los programas de fomento del cumplimiento y aplicación de la legislación elaborados por Canadá para lograr el objetivo principal del ministerio: prevenir la contaminación de los cuerpos de agua frecuentados por peces mediante el cumplimiento con la Ley de Pesca.¹⁶

Canadá explica que el Ministro de Medio Ambiente es responsable de administrar las disposiciones de prevención de contaminación de la Ley de Pesca incluidas en la sección 36(3).¹⁷ Afirma que las contravenciones a la sección 36(3) son sancionables, luego del fallo de culpabilidad, con multa o encarcelamiento, y que por cada día que la infracción persista se considera un delito aparte. Señala, asimismo, que tanto una dependencia pública como una parte privada pueden interponer los procedimientos conforme a la sección 36(3).¹⁸

12. SEM-03-005 (Technoparc de Montreal), Determinación del Secretariado conforme a los artículos 14(1) y 14(2) (15 de septiembre de 2003).

13. *Depósitos de sustancias tóxicas en el río San Lorenzo frente al sitio de Technoparc / Comisión para la Cooperación Ambiental / Respuesta a la petición SEM-03-005*, elaborada por Environment Canada para el gobierno de Canadá (noviembre de 2003) [la “Respuesta”].

14. Respuesta, p. i.

15. *Ibid.*, p. 1.

16. *Ibid.*, pp. 2-4.

17. *Ibid.*, p. 2.

18. *Ibid.*

Canadá afirma que el programa de fomento del cumplimiento de Environment Canada entraña muchas actividades concebidas para promover el cumplimiento con la sección 36(3), incluidas educación e información, consulta sobre reglamentos propuestos, formulación de directrices y revisión de nuevos proyectos para brindar asesoría técnica sobre formas de lograr el cumplimiento.¹⁹ El programa de aplicación de la ley incluye dos actividades principales: visitas de inspección e investigaciones, con el objetivo de exigir el cumplimiento de la Ley mediante medidas administrativas y legales de aplicación de la legislación.²⁰ La respuesta expone las medidas de aplicación que la Ley de Pesca establece en el caso de una infracción —indicaciones por parte de inspectores, órdenes ministeriales, interdictos o requerimientos judiciales, recuperación de costos como resultado de procesos civiles, y sanciones impuestas por tribunales en procesos sumarios—, y señala que la misma ley incluye una lista de las situaciones en las que una medida particular puede aplicarse.²¹

En la respuesta, Canadá afirma: “A efecto de respetar principios básicos de justicia, predictibilidad y congruencia, el ministerio ha enmarcado la administración de los dos enfoques [promoción del cumplimiento y aplicación de la ley] en una política sobre cumplimiento y aplicación de la Ley”.²² Canadá apunta que, de acuerdo con la Política para el Cumplimiento y la Aplicación, “[e]l ministerio tiene también el recurso administrativo de emitir un aviso de advertencia como medida de aplicación de la ley”.²³ Canadá explica que la Política para el Cumplimiento y la Aplicación contiene tres criterios para decidir acerca de la medida de aplicación apropiada para una infracción: la naturaleza de la infracción; la eficacia de la medida en cuanto a obligar al presunto infractor al cumplimiento o prevenir la reincidencia, y la congruencia de la aplicación.²⁴ Canadá afirma que “la medida elegida será aquella que garantice el cumplimiento en el menor plazo posible o, si la infracción ha sido ya corregida, la que mejor sirva para prevenir la reincidencia”. Canadá asevera:

A la luz de la medida elegida, el ministerio tiene la responsabilidad de adoptarla y de formular una recomendación a los ministros o al Departamento de Pesca y Océanos.

19. *Ibid.*, p. 3.

20. *Ibid.*

21. *Ibid.*, p. 4.

22. *Ibid.*, p. 3. Véase Environment Canada, Política para el Cumplimiento y la Aplicación de las Disposiciones de la Ley de Pesca sobre Protección del Hábitat y Prevención de la Contaminación (noviembre de 2001), Environment Canada: <http://www.ec.gc.ca/ele-ale/462A94EB-05D4-4299-93FE-5DBDA127C606/c_and_e_fisheries_act_f.pdf> [en adelante, “Política para el Cumplimiento y la Aplicación”].

23. Respuesta, p. 4.

24. *Ibid.*

mento de Justicia. En este último caso, el Departamento de Justicia deberá también evaluar ciertos criterios antes de decidir dar inicio a un procedimiento judicial.²⁵

2) Descripción del sector en el que se ubica el sitio del Technoparc

La respuesta presenta luego una descripción de la historia, características físicas y tenencia del sector en el que se ubica el sitio del Technoparc. Canadá comienza señalando que entre 1864 y 1888 la ciudad de Montreal adquirió unos inmuebles con miras a establecer en los mismos un vertedero en el extremo sur de la calle Ash, en Pointe-Saint-Charles, zona localizada a orillas del río San Lorenzo, en la parte sur de la isla de Montreal, entre los puentes Victoria y Champlain.²⁶ Canadá afirma que:

En 1925, observando el avance hacia el sur del vertedero Pointe-Saint-Charles, la Comisión Portuaria (Société du Port de Montréal) autorizó a la ciudad de Montreal depositar basura en sus tierras pantanosas, hasta los límites del agua.²⁷

La respuesta incluye “una foto aérea del sector tomada en 1930, con una proyección de las tierras que en un futuro se formarían en el lecho fluvial, a partir del relleno con basura”.²⁸ Señala que en 1937 la ciudad cedió a Ferrocarriles Nacionales de Canadá (CN) parte de los terrenos ubicados en el extremo sur de la calle Ash, para establecer ahí un patio de maniobras.²⁹ Más tarde, se instalaron en el lugar tanques superficiales de almacenamiento de mayor capacidad.³⁰ Canadá señala que:

construido en el lecho del río, el vertedero (con la extensión que tuvo a partir de 1937) continuó siendo utilizado como relleno sanitario hasta su cierre en 1966. Entre cuatro y doce metros de desechos municipales e industriales, junto con materiales secos, habían sido vertidos en la zona.³¹

La respuesta señala que en 1966, el área que hoy conforma el Technoparc fue nivelada y cubierta con una delgada capa de gravilla, para utilizarse como estacionamiento durante la Expo '67. Canadá señala que “[e]n ese momento, por primera vez, se detectaron problemas relacionados con la producción de gases por descomposición de la materia orgánica”.³² De acuerdo con la respuesta, fue también entonces cuando se

25. *Ibid.*

26. *Ibid.*, p. 5.

27. *Ibid.*

28. *Ibid.*

29. *Ibid.*, p. 6.

30. *Ibid.*

31. *Ibid.*

32. *Ibid.*

construyó la Autorruta Bonaventure a lo largo de la orilla sur de lo que hoy es el sitio del Technoparc, “[u]sando grandes cantidades de desechos externos vertidos directamente en el lecho del río, entre los puentes Victoria y Champlain”.³³ La respuesta plantea que después de la Expo '67, los terrenos no fueron utilizados sino hasta 1976, cuando el ministerio de Transporte instaló una pista de despegue y aterrizaje de vuelos cortos, con una terminal, una zona de estacionamiento y tanques de almacenamiento de combustible.³⁴ El sitio fue abandonado nuevamente en 1977, y el desmantelamiento final de la infraestructura concluyó en 1991.³⁵ En 1984, VIA Rail construyó un centro de mantenimiento en la parte suroeste del sitio que hoy es el Technoparc.³⁶ La respuesta apunta que parte del sitio se utilizó para el almacenamiento de material granulado y como vertedero de nieve durante el invierno de 1985.³⁷

En lo que respecta a las características físicas del sitio, la respuesta señala que debido a la constitución heterogénea del subsuelo, las aguas subterráneas se desplazan lentamente y a distintas velocidades a través del sector.³⁸ La respuesta hace referencia a los estudios ambientales del sitio que Environment Canada efectuó entre 1990 y 2002, y se refiere también a los distintos propietarios de terrenos en la zona.³⁹ Un informe elaborado en 1990 para Environment Canada y el Ministerio de Medio Ambiente de Quebec “muestra que el suelo y el agua del sector están contaminados por muchas sustancias, algunas de ellas con niveles considerables”.⁴⁰ De acuerdo con la respuesta, CN realizó sus propios estudios y en 1996 instaló un sistema de recuperación de hidrocarburos flotantes presentes en las aguas subterráneas en la orilla sur de sus terrenos.⁴¹ Un estudio realizado en 2002 por SNC-Lavalin para la ciudad de Montreal

[...] confirmó la presencia de una importante concentración de HAP y BPC en algunos de los pozos de observación localizados cerca de los bancos del río San Lorenzo. El estudio de SNC-Lavalin también registró BPC en una gran cantidad de pozos distribuidos en todo el sitio Technoparc.⁴²

33. *Ibid.*

34. *Ibid.*

35. *Ibid.*

36. *Ibid.*

37. *Ibid.*

38. *Ibid.*

39. *Ibid.*, p. 7.

40. *Ibid.*

41. *Ibid.*

42. *Ibid.*

En la respuesta, Canadá afirma que durante el verano de 2002 la ciudad de Montreal efectuó, con la participación de Environment Canada, un estudio ecotoxicológico que “concluyó que las muestras de agua subterránea analizadas eran dañinas y representaban un efecto letal y casi letal en los peces”.⁴³

Respecto de la tenencia del sitio, la respuesta afirma que el sitio del Technoparc, cuya superficie abarca 456,057 m², fue vendido a la ciudad de Montreal en 1989 por la Corona en derecho de la Provincia (Gobierno de Quebec) y la Corporación Portuaria de Montreal (representante legal de Su Majestad en derecho de Canadá).⁴⁴ El sitio consta de 30 lotes separados, 24 de los cuales son propiedad de la ciudad.⁴⁵ Entre 1989 y 1999, la ciudad vendió los otros seis lotes a Teleglobe Canada Inc. (1 lote); Bell mobilité cellulaire inc. (1 lote); Cité du cinéma (MEL) inc. (3 lotes), y Société immobilière Parctech inc. (1 lote).⁴⁶ De acuerdo con la respuesta, el terreno que se ubica justo al norte del sitio Technoparc es utilizado por CN como patio de maniobras, en tanto que parte del predio ubicado inmediatamente al sur del sitio (hacia el río), en el que se localiza la Autorruta Bonaventure, pertenece en parte al Ministerio de Medio Ambiente de Quebec. La respuesta afirma que “se desconoce a quién pertenece la otra parte del terreno”.⁴⁷

Bajo el encabezado “Depósitos en el río San Lorenzo”, la respuesta señala que en el extremo oriental del “sector en cuestión”, “los depósitos en el río, caracterizados por una fase de hidrocarburos flotantes, [...] están contaminados con BPC, entre otras sustancias. Se han colocado ya barreras flotantes para recuperar en la mayor medida posible la capa de aceite contaminante”.⁴⁸

3) Procedimiento seguido por Environment Canada

La respuesta incluye una descripción de las medidas adoptadas por Environment Canada en relación con el sitio Technoparc desde 1991. Canadá afirma que:

A Environment Canada le preocupan los depósitos en el río San Lorenzo, entre los puentes Victoria y Champlain. Siendo su principal objetivo la

43. *Ibid.*

44. *Ibid.*

45. *Ibid.*, pp. 7-8.

46. *Ibid.*, p. 8.

47. *Ibid.*

48. *Ibid.*

protección del medio ambiente, el ministerio ha intervenido, y continúa haciéndolo, para resolver este problema.⁴⁹

Canadá afirma que Environment Canada ha empleado enfoques tanto de promoción del cumplimiento como de aplicación de la ley con el propósito de resolver el problema de los depósitos en el río. Canadá explica:

Un enfoque consiste en promover la Ley de Pesca mediante la asesoría técnica, y el otro enfoque es el de la aplicación de la legislación. Ambos son mutuamente incluyentes en el objetivo compartido de proteger el medio ambiente, y el resultado es que se refuerzan entre sí.⁵⁰

Bajo el encabezado “Programa de promoción del cumplimiento” Canadá asevera:

Desde 1998, los científicos que integran el programa de promoción del cumplimiento de Environment Canada han estado cada vez más preocupados por los depósitos de sustancias en el río San Lorenzo en el sector que rodea la Autorruta Bonaventure, entre los puentes Victoria y Champlain.⁵¹

Canadá explica que en materia de fomento del cumplimiento, desde 1998 Environment Canada participa en consultas con la provincia de Quebec y, más recientemente, con la ciudad de Montreal y los propietarios de otros sitios en el sector contaminado, a fin de encontrar una solución integral a la problemática.⁵² En 2002, la ciudad propuso instalar un sistema para contener y recuperar los hidrocarburos flotantes en el sitio.⁵³ Canadá asevera que EC expresó su inquietud respecto de la capacidad de tal sistema para contener las sustancias ya disueltas en las aguas subterráneas.⁵⁴ En el verano de 2002, Environment Canada “participó en un estudio ecotoxicológico para determinar si las sustancias ya disueltas en las aguas subterráneas provocaban efectos dañinos, letales y casi letales en los peces”.⁵⁵

En materia de aplicación, Canadá afirma que en agosto de 1991 EC recibió información de un representante de la Corporación Portuaria de

49. *Ibid.*, p. 9.

50. *Ibid.*

51. *Ibid.*

52. *Ibid.*, pp. 9-10.

53. *Ibid.*, p. 9.

54. *Ibid.*

55. *Ibid.*

Montreal acerca de una capa de aceite en el río San Lorenzo, bajo el puente Victoria.⁵⁶ De acuerdo con Canadá:

[...] Environment Canada efectuó una inspección y tomó una muestra directa de agua. Puesto que se desconocía la fuente de la contaminación, Environment Canada asumió los costos de instalar un sistema de contención del aceite en el río. Poco después, CN decidió hacerse cargo de la operación de dicho sistema. Posteriormente, CN y la ciudad de Montreal acordaron compartir los costos de mantenimiento de las barreras flotantes en los puntos donde se observaron depósitos, así como de recuperación de hidrocarburos. En 1996, CN suspendió su contribución para la operación del sistema a cambio de trabajar en la recuperación de los hidrocarburos flotantes en la superficie de las aguas subterráneas a lo largo de los límites de su propiedad.⁵⁷

De acuerdo con la respuesta, en noviembre de 1998 Environment Canada emitió un aviso de advertencia dirigido a la ciudad de Montreal debido al “deterioro de las barreras flotantes instaladas y a la interrupción del bombeo del aceite presente”.⁵⁸ Canadá asevera que, entre octubre de 1998 y agosto de 2003, el ministerio realizó 20 inspecciones oculares de las barreras y en tres ocasiones solicitó a las autoridades de la ciudad “corregir la situación”.⁵⁹ Sostiene además que EC, mediante inspecciones regulares, se asegura del funcionamiento de los dispositivos de contención y recuperación de hidrocarburos”.⁶⁰ Canadá reconoce que las barreras flotantes y el bombeo de hidrocarburos no constituyen una solución permanente ni integral a la problemática.⁶¹

Canadá afirma que en abril de 2002, a solicitud de algunos de los Peticionarios, Environment Canada realizó una investigación sobre una posible infracción a la sección 36(3) de la Ley de Pesca.⁶² De acuerdo con Canadá,

[l]a investigación consistió en una revisión exhaustiva de los distintos estudios disponibles en el ministerio sobre contaminación del suelo y de las aguas subterráneas en el sector donde se ubica el sitio del Technoparc. También se recabó información sobre las medidas ministeriales emprendidas en relación con los depósitos en el río en ese lugar. Como parte de la investigación se consultó a funcionarios del ministerio que participaron como asesores técnicos de varias de las partes del sector a las que podrían

56. *Ibid.*, p. 10.

57. *Ibid.*

58. *Ibid.*

59. *Ibid.*

60. *Ibid.*

61. *Ibid.*, p. 13.

62. *Ibid.*, p. 10.

atribuirse los depósitos. Por último se realizó una búsqueda de títulos de propiedad en la oficina del registro de la propiedad de Montreal, y en documentos del Ministerio de Recursos Naturales de Quebec, a efecto de rastrear la historia de la transferencia de títulos de propiedad e identificar a los actuales propietarios en el sector en el que se ubica el Technoparc.⁶³

De acuerdo con Canadá, “la información recabada demostró que los distintos predios que conforman el sector en cuestión están contaminados con muchas sustancias derivadas de diversas actividades o usos (vertedero de desechos municipales e industriales, instalación de tanques de almacenamiento de combustible y productos derivados del petróleo, creación de estanques de residuos líquidos, vertedero de nieve y tiradero de materiales de origen desconocido)”.⁶⁴ La respuesta afirma que “[s]i bien hoy se sabe ya quiénes son los propietarios de los distintos lotes que conforman lo que solía ser el tiradero, se carece de pruebas suficientes para determinar que los contaminantes depositados en el río provienen directamente del sitio del Technoparc, de alguno de los sitios pertenecientes a otros propietarios o de todos estos sitios”.⁶⁵

Bajo el encabezado “Conclusión de la investigación”, la respuesta afirma: “No habiendo logrado establecer pruebas suficientes de la infracción cubierta por la sección 36(3) de la Ley de Pesca —condición prioritaria para entablar y llevar a cabo un procedimiento legal exitoso—, el ministerio decidió dar por concluida la investigación”.⁶⁶ Señala la respuesta que “[p]or estos motivos [y tras una evaluación de los criterios de la Política para el Cumplimiento y la Aplicación de la Ley de Pesca⁶⁷], el ministerio [...] ha decidido continuar su intervención con las distintas partes potencialmente responsables de los depósitos en el río, a efecto de encontrar una solución permanente a esta problemática ambiental”.⁶⁸

La respuesta contiene un anexo de tres páginas titulado “Aclaración de Environment Canada a ciertas afirmaciones de los autores de la petición SEM-03-005”.⁶⁹ Las aclaraciones se refieren a los contenidos de la Política para el Cumplimiento y la Aplicación; la falta de información acerca del origen de la contaminación responsable de los depósitos en el río; la respuesta de Environment Canada a una llamada telefónica reci-

63. *Ibid.*, p. 11.

64. *Ibid.*

65. *Ibid.*, pp. 11-12.

66. *Ibid.*, p. 12.

67. *Ibid.*

68. *Ibid.*, pp. 12-13.

69. *Ibid.*, p. 14.

bida en enero de 2002 para referir la descarga de una capa aceitosa desde el sitio del Technoparc; el propósito de las investigaciones penales y el efecto que la suspensión de la investigación de Environment Canada pueda haber tenido en la capacidad de los Peticionarios para interponer un proceso en términos de la Ley de Pesca.⁷⁰ En relación con el planteamiento de los Peticionarios de que “[e]l Technoparc de Montreal es uno de los mayores sitios de depósito de residuos peligrosos de Quebec [...]”,⁷¹ Canadá afirma:

El sitio del Technoparc forma parte de un sector que solía ser vertedero de desechos municipales e industriales. En el mismo, y en sitios colindantes, se han realizado muchos tipos de actividad que también han contribuido a la contaminación del suelo del Technoparc y de los terrenos vecinos. Dada la naturaleza del suelo, el desplazamiento de las aguas subterráneas responde a un complejo sistema hidrogeológico, y por consiguiente no se dispone de información sobre la fuente de las sustancias depositadas en el río [sic].⁷²

En el anexo a la respuesta, Environment Canada apunta que los Peticionarios sostienen que “[...] el propósito de una investigación penal es establecer la identidad del acusado en los casos en que existen pruebas de un delito”.⁷³ Environment Canada afirma:

El propósito de la investigación penal de un delito de responsabilidad objetiva, tal como lo contempla la sección 36(3) de la Ley de Pesca, es recabar suficientes pruebas sobre cada uno de los elementos que conforman la violación, así como información en torno a la infracción, siempre que existan bases razonables para considerar que la infracción ha tenido lugar. Si la medida de aplicación de la ley considerada por el ministerio es una sanción penal impuesta por un tribunal, entonces la evaluación de las pruebas corresponde a la Procuraduría General de Canadá (Attorney General of Canada), que también toma en cuenta el interés público para determinar si procede interponer procedimiento legal.⁷⁴

4. Alcance del expediente de hechos

El 19 de abril de 2004, el Secretariado concluyó que Canadá no había dado respuesta a las cuestiones centrales que la petición plantea respecto de la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la descarga de sustancias tóxicas provenientes del sitio del Techno-

70. *Ibid.*, pp. 14-16.

71. *Ibid.*, p. 14; petición, p. 4.

72. Respuesta, p. 14.

73. *Ibid.*, p. 15; petición, p. 12.

74. Respuesta, p. 15.

parc en cuerpos de agua frecuentados por peces. Por consiguiente, en conformidad con el artículo 15(1) del ACAAN, el Secretariado informó al Consejo que, a la luz de la respuesta de la Parte, consideraba que la petición ameritaba la elaboración de un expediente de hechos.

El 20 de agosto de 2004, mediante resolución 04-05 (apéndice 1), el Consejo resolvió de manera unánime:

GIRAR INSTRUCCIONES al Secretariado para que elabore un expediente de hechos en términos del artículo 15 del ACAAN y de las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* respecto de los siguientes puntos planteados en el contexto de la petición SEM-03-005 en cuanto a que Canadá está incurriendo en presuntas omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca:

- hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia en 1998;
- hechos relacionados con la investigación que Environment Canada emprendió en 2002-2003, en respuesta a una solicitud ciudadana;
- características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal;
- resultados de los sistemas de contención y bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal;
- el estudio ecotoxicológico realizado en 2002;
- información sobre la división de la propiedad en el sector Technoparc y su relevancia para las iniciativas de aplicación;
- información sobre las intervenciones y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de aplicación en el sector; e
- iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron a la decisión de Environment Canada de no interponer cargos.

ORDENAR al Secretariado que presente a las Partes su plan general de trabajo para la recopilación de los hechos relevantes y les brinde oportunidad de hacer comentarios al respecto;

ORDENAR TAMBIÉN al Secretariado que, en la elaboración del expediente de hechos, considere si la Parte en cuestión “está incurriendo en

omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental” a partir de la entrada en vigor del ACAAN, el 1 de enero de 1994. Al examinar esta supuesta omisión, el expediente de hechos podrá incluir hechos pertinentes anteriores al 1 de enero de 1994.

5. Proceso de recopilación de información

Para elaborar el expediente de hechos, en conformidad con lo encomendado por el Consejo en la Resolución 04-05 (apéndice 1), el Secretariado preparó un plan de trabajo, mismo que entregó a las Partes, para sus comentarios, el 16 de septiembre de 2004 (apéndice 2). El Secretariado no recibió comentario alguno en torno al plan de trabajo.

El artículo 15(4) del ACAAN establece que, para la elaboración de un expediente de hechos, “el Secretariado tomará en cuenta toda la información proporcionada por una Parte y podrá tomar en cuenta toda información pertinente, de naturaleza técnica, científica u otra que: *a*) esté disponible al público; *b*) sea presentada por personas u organizaciones interesadas sin vinculación gubernamental; *c*) sea presentada por el Comité Consultivo Público Conjunto; o *d*) sea elaborada por el Secretariado o por expertos independientes”. El 8 de febrero de 2005, el Secretariado emitió una solicitud de información respecto de la petición (apéndice 3) y envió copia a las Partes, los Peticionarios, el Comité Consultivo Público Conjunto y el gobierno de Quebec.

Quebec respondió a la solicitud de información el 30 de mayo de 2005.

Por su parte, Canadá presentó su respuesta el 18 de agosto de 2005.

El 8 de noviembre de 2005, el Secretariado encomendó a la empresa de consultoría DDH Environnement Ltée la tarea de analizar la información suministrada por Canadá y presentar al Secretariado un informe que incluyera los siguientes elementos: descripción de la problemática ambiental del Technoparc; opciones disponibles para garantizar el cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca; un análisis de las medidas emprendidas para tal efecto. DDH Environnement Ltée presentó su informe al Secretariado el 28 de febrero de 2006.

El 30 de enero de 2006, el Secretariado envió a Canadá una solicitud de información adicional (apéndice 4). Canadá dio respuesta a la solicitud el 17 de marzo de 2006.

La oficial jurídica del Secretariado se reunió con representantes del Servicio de Protección Ambiental de la ciudad de Montreal en las oficinas de dicha dependencia el 14 de marzo de 2006. Tanto antes como después de la reunión, dichos funcionarios pusieron a disposición del Secretariado un gran número de documentos tomados del expediente que la ciudad lleva del Technoparc de Montreal.

El 16 de mayo de 2006, la oficial jurídica del Secretariado envió una carta al Vicepresidente de Asuntos Ambientales de CN solicitándole una entrevista como parte de las actividades de recopilación de datos para la elaboración del expediente de hechos. El Secretariado no recibió respuesta alguna a su solicitud y tampoco pudo ponerse en contacto con el servicio de protección al ambiente de CN en Montreal, ya que su número de teléfono es confidencial.

El 7 de julio de 2006, la oficial jurídica del Secretariado, en compañía de un representante de los Peticionarios, acudió a la ribera del río San Lorenzo en el propio lindero del Technoparc y constató por sí misma la presencia de una sustancia aceitosa que cubría el suelo y las rocas de la orilla, observó los reflejos multicolores en el agua en el interior de las barreras y detectó un fuerte olor a gasolina.

El 6 y el 19 de septiembre de 2006, el Secretariado envió a Canadá sendas solicitudes de información complementaria, a las que Canadá dio respuesta el 1º de noviembre de 2006 (apéndice 5). El 3 de noviembre de 2006, la oficial jurídica del Secretariado se reunió con el director de la sección de Quebec de aplicación de la legislación ambiental y un asesor principal en las oficinas de Environment Canada en Montreal. El 28 de noviembre de 2006, el Secretariado formuló por escrito diversas preguntas a Canadá, y recibió respuesta el 8 de enero de 2007 (véanse *infra* los apartados 8.5.3 y 8.7).

El Secretariado contrató los servicios del Sr. Guy Martin para que le auxilie en la elaboración del expediente de hechos (véase curriculum vitae en el apéndice 11). Dicha persona laboró para Environment Canada durante más de treinta años y en este periodo desempeñó diversos cargos; por ejemplo, de 1988 a 1995 fue jefe de la sección de inspección e investigación, Dirección de Protección del Medio Ambiente, Región Quebec, en Montreal, y de 1996 a 2004 fue jefe de la sección de inspección e investigación, Dirección de Aplicación de la Ley, Administración Central de Environment Canada, en Gatineau.

6. Significado y alcance de la sección 36(3) de la Ley de Pesca

6.1 Introducción

La Constitución de Canadá estipula que el Parlamento posee jurisdicción legislativa exclusiva sobre “la pesca marina costera y la pesca en aguas continentales”,⁷⁵ por lo que en ejercicio de sus facultades promulgó la Ley de Pesca en 1868, un año después de establecida la Confederación.⁷⁶ La sección 36(3) la Ley de Pesca, ubicada en el apartado “Protección del hábitat de los peces y prevención de la contaminación”, estipula que

[e]n conformidad con la subsección (4), ninguna persona deberá depositar o permitir el depósito de cualquier tipo de sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualesquiera lugar y condiciones desde donde la sustancia tóxica, o cualquier otra sustancia nociva que resulte del depósito de la sustancia tóxica, pueda incorporarse en los cuerpos de agua.

La prohibición contenida en la sección 36(3) ha sido parte de la Ley de Pesca desde que este instrumento se promulgó en 1868.⁷⁷ Se aplica a todo el territorio canadiense, en propiedad pública o privada, y a toda actividad, desempeñada ya sea por individuos o compañías privadas, o bien por las provincias, las municipalidades o el gobierno federal.⁷⁸ Sólo los reglamentos adoptados en términos de la sección 36(4) pueden autorizar depósitos que de lo contrario constituirían violación de la sección 36(3).

6.2 Posibles respuestas a presuntas violaciones a la sección 36(3) de acuerdo con la Ley de Pesca

La Ley de Pesca establece una gama de posibles respuestas a presuntas violaciones a la sección 36(3), entre las que se incluyen solicitudes de información y órdenes del ministro de Pesca y Océanos de Canadá (el “ministro”), procesos judiciales, órdenes judiciales por fallo de culpabilidad, interdictos y litigios civiles para la recuperación de costos de

75. Sección 91(12) de la Constitución (*Loi constitutionnelle*), 1867 (U.K.), 30 y 31 Vict. c. 3.

76. 31 Vict., 1868, c. 60. Denominada en ese entonces “Ley de Explotación Pesquera” (*Loi des pêcheries*).

77. 31 Vict. 1868, c. 60, s. 14; sustituido por S.C. 1969-70, c. 63, s. 3.

78. Sección 3(2) de la Ley de Pesca: “La presente Ley tiene carácter obligatorio por Su Majestad en derecho de Canadá o de una provincia”. Véase *R. v. Canada (Ministre de la Défense nationale)* (1993), 125 N.S.R. (2d) 208 (C.A. de la N.-É.).

rehabilitación ambiental. A continuación se presenta la información relativa a estos tipos de respuestas.

La información que se presenta a continuación es pertinente para considerar si Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la supuesta descarga de sustancias tóxicas en el sector del Technoparc de Montreal. El Secretariado no expresa opiniones ni analiza en modo alguno esta información.

6.2.1 Solicitudes de información y órdenes del ministro

La Ley de Pesca autoriza al ministro a solicitar información respecto de cualquier obra o empresa que dé, o pueda dar, como resultado el depósito de una sustancia tóxica, en contravención a la Ley de Pesca (s.37(1)). En particular, el ministro puede solicitar que se elabore información sobre la obra o empresa por la que se produce, o haya posibilidades de que se produzca, el depósito de una sustancia tóxica, y sobre las medidas, si las hay, que mitigarían los efectos consecuentes. A partir de tal información, y de los argumentos hechos valer por quienes la hayan aportado, el ministro puede, con autorización del Gobernador en Consejo, ordenar modificaciones a la obra o empresa, restringir sus operaciones o prescribir su cierre durante un periodo determinado.

6.2.2 Procesos judiciales

Otra posible respuesta a una supuesta violación a la sección 36(3) consiste en iniciar un proceso judicial en contra del presunto responsable. Para llevar a buen fin el proceso judicial, la Corona tiene que poder demostrar más allá de toda duda fundada que el presunto responsable depositó o permitió el depósito de una sustancia tóxica en o cerca de cuerpos de agua frecuentados por peces.

La Ley de Pesca especifica que se actualiza el “depósito” independientemente de si el acto que lo provoca es intencional o no.⁷⁹ Los “cuerpos de agua frecuentados por peces” se definen como “aguas de pesca canadienses”, pero para efectos de la Ley de Pesca no se consideran “cuerpos de agua frecuentados por peces” si el acusado puede demostrar que durante todo el periodo materia del proceso judicial las

79. Sección 40(5)(a) de la Ley de Pesca.

aguas no han registrado, no registran o probablemente no registrarán la presencia de peces.⁸⁰

Los tribunales han sostenido que si una sustancia es “tóxica” en o por sí misma (como es el caso de los efluentes extremadamente letales), la Corona no tiene que probar que su depósito en cuerpos de agua frecuentados por peces efectivamente provocó daños a los peces o su hábitat para obtener un fallo condenatorio conforme a la sección 36(3).⁸¹ Lo único que debe demostrar es que la sustancia fue depositada o que se permitió su depósito. En 2005, la Suprema Corte de Canadá desechó la apelación presentada por la ciudad de Kingston en contra de la resolución del Tribunal de Apelaciones de Ontario que confirmó este principio en el caso de un hallazgo de culpabilidad respecto del depósito de lixiviados desde un antiguo relleno sanitario en el río Cataraqui, en Kingston, en violación de la sección 36(3):

El día de hoy, la Suprema Corte de Canadá anunció que no admitirá el recurso de apelación de la ciudad de Kingston en contra de la sentencia Belle Park dictada en mayo por el Tribunal de Apelaciones de Ontario.

En mayo de 2004, el Tribunal de Apelaciones determinó que para poder obtener una sentencia condenatoria por el delito de “depósito de sustancias tóxicas en aguas frecuentadas por los peces”, no era necesario que la parte acusadora demostrara que el agua del río se hubiera vuelto nociva para los peces. Las pruebas rendidas por los peritos de la ciudad demostraron que el depósito de lixiviados en el río Cataraqui desde el antiguo relleno sanitario Belle Park no había dañado la vida acuática del río. La Corona no presentó pruebas de que el agua se hubiera vuelto nociva para los peces. En consecuencia, la ciudad sostuvo a lo largo del asunto que si

80. Secciones 34(1) y 40(5)(b) de la Ley de Pesca. Se ha planteado que aun si no se encuentran peces en las inmediaciones del depósito, cuando las aguas circundantes se caractericen por un régimen de mareas y por ser hábitat de peces, se considerará que el depósito se realizó en cuerpos de agua frecuentados por peces; *R. v. Stora Forest Industries Ltd.*, [1993] N.S.J. Núm. 330 (Cour prov.).

81. Para determinar si una sustancia es tóxica, basta con demostrar que la sustancia depositada puede provocar que el agua resulte dañina para los peces. Por ejemplo, en *R. v. MacMillan Bloedel (Alberni) Limited* (1978), 42 C.C.C. (2d) 70 (Cour de comté de C.-B.) en 73-74; confirmado en 47 C.C.C. (2d) 118 (S.C. de C.B.); recurso de apelación al CSC rechazado (1979), 47 C.C.C. (2d) 118n (C.S.C.), el tribunal sostuvo que “la Ley de Pesca dispone que si una sustancia tiene un efecto dañino en los peces en otros sitios cuando se le agrega al agua, entonces clasifica como sustancia tóxica conforme a dicho instrumento”. Véase también *R. v. Abitibi Consolidated* (2000), 190 Nfld. y P.E.I.R. 326; 2000 Nfld. y P.E.I.R. LEXIS 238; 576 A.P.R. 326 (Cour Prov. de T.-N.), párrafo 51: “Concuerdo con la aseveración de la Corona en cuanto a que, si la Corona demostró, sin lugar a duda fundada, que se registró un depósito de una sustancia tóxica, no debe demostrar además que el depósito ocasionó daños a los peces o a su hábitat”.

no se causó daño alguno, no debería declarársele culpable de un delito casi penal [traducción nuestra].⁸²

La sección 40(2) de la Ley de Pesca estipula que las violaciones a la sección 36(3) son delitos penados, ya sea mediante procesos sumarios (con multas de hasta 300,000 dólares canadienses [\$C] por un primer delito, y la posibilidad de multa de \$C300,000 y hasta seis meses de prisión por reincidencia) o bien mediante acusación por gran jurado (con multas de hasta un millón de dólares por un primer delito, y la posibilidad de multas de un millón de dólares máximo y hasta tres años de prisión por reincidencia). Cada día que transcurre en el que se registra una violación a la Ley de Pesca se considera un delito aparte (sección 78.1). Los funcionarios, directores o trabajadores de una empresa que ordenan, autorizan, aprueban, dan su consentimiento o participan en actividades que constituyen un delito, son partícipes y culpables del delito y están sujetos a la pena correspondiente, independientemente de si se instruye o no una acción judicial contra la empresa (sección 78.2).

6.2.3 Defensas frente a cargos presentados conforme a la sección 36(3)

Las violaciones a la sección 36(3) constituyen delitos de responsabilidad objetiva. De acuerdo con la Ley de Pesca, esto significa que incluso si la Corona logra probar con éxito todos los elementos del delito más allá de cualquier duda fundada, no se condenará a un acusado de infracción de la sección 36(3) si éste hace valer una defensa y logra demostrar que probablemente los hechos respaldan su defensa.⁸³ Por ejemplo, aun si la Corona demuestra más allá de toda duda fundada que una compañía descargó una sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces, se absolverá a la empresa si ésta logra demostrar que probablemente actuó con la debida diligencia para tratar de impedir la descarga. Los requisitos para determinar la “debida diligencia” varían en función de los hechos de cada caso.

6.2.3.1 Debida diligencia

En conformidad con la Ley de Pesca, se exculpará a un acusado si logra demostrar que actuó con la debida diligencia para tratar de impedir que

82. Véase *Supreme Court Will Not Hear Belle Park Appeal* (27 de enero de 2005), City of Kingston: <<http://www.cityofkingston.ca/cityhall/press/release.asp?mode=show&id=1366>> (consulta realizada el 30 de marzo de 2007). Véase también *Fletcher v. Kingston* [2004] O.J. 1940 (C.A. de l’Ont.) y Ontario, *Comisionado Ambiental de Ontario, Informe Anual (2001-2002)*, p. 57, “Aplicación de la Ley de Pesca en Ontario”: <<http://www.eco.on.ca/french/publicat/ar2001.pdf>> (consulta realizada el 30 de marzo de 2007).

83. Sección 78(6) de la Ley de Pesca.

ocurriera el delito, o bien que honesta y fundamentadamente dio por válidos hechos equivocados que, de haber sido verdaderos, se habrían traducido en una conducta inocente (sección 78.6). En los casos en que el presunto delito se sustenta en la “falta de acción” por parte del acusado y a éste se le impute “haber permitido” una infracción, los tribunales han determinado que “la verdadera cuestión es si el acusado en efecto se condujo con la debida diligencia”.⁸⁴

Los requisitos para aducir debida diligencia en lo que respecta a terrenos contaminados se revisaron recientemente en un caso de Ontario en el que estuvo involucrado el Ministerio de Medio Ambiente (“MMA”) de esta provincia como “restaurador de último recurso” de la mina Deloro.⁸⁵ En el presente expediente de hechos se proporciona información detallada al respecto, toda vez que demuestra cómo un tribunal aplicó la sección 36(3) a hechos en muchos sentidos similares a los del Technoparc de Montreal (véase *infra* el apartado 8). Especial importancia reviste la distinción entre los requisitos probatorios de las secciones 35(1) (protección del hábitat) y 36(3) (prevención de la contaminación) de la Ley de Pesca, así como el análisis de las obligaciones que la debida diligencia entraña para el nuevo responsable de un sitio. A continuación se presenta la información pertinente respecto del caso Deloro.

Tras un siglo de actividades de extracción minera y de fundición, se fueron acumulando distintos tipos de arsénico y otros residuos en las propias instalaciones de la mina Deloro. A fines de la década de 1950 se detectaron elevadas concentraciones de arsénico en un río cercano. Después se descubrió que los sedimentos y la contaminación de aguas subterráneas y superficiales contribuían a la contaminación del río. La mina fue vendida a una empresa fantasma que abandonó el sitio luego de que el MMA emitiera una orden de rehabilitación, a la que siguió una orden de suspensión. En 1979, el MMA se convirtió en el “restaurador de último recurso” conforme a lo establecido en la Ley de Protección Ambiental de Ontario. A partir de ese momento, las iniciativas de restauración se vieron obstaculizadas por la escasez de recursos para hacerlo. Se entablaron cargos en contra del MMA por violaciones a la Ley de Recursos Hídricos de Ontario y las secciones 35(1)⁸⁶ y 36(3) de la

84. *R. v. Rivtow Straits Ltd.* (1993), 12 C.E.L.R. (N.S.) 153 (C.A. de la C.-B.), párrafo 44.

85. *R. v. Ontario (Ministry of the Environment)*, [2001] O.J. núm. 2581 (Cour de justice de l’Ont.) [en adelante “Deloro”].

86. Sección 35(1): “Ninguna persona podrá realizar obras que ocasionen alteraciones nocivas, deformaciones o destrucción del hábitat de los peces”. En este caso, el tribunal aceptó la definición de la fiscalía por la que el término “obras” incluía “[...] el manejo y control del sitio” (Deloro, párrafo 155)).

Ley de Pesca durante el periodo 1995-1997 (el “periodo de la denuncia”). En el juicio, el tribunal determinó que al momento de hacerse cargo del sitio, el MMA se hizo inmediatamente responsable en términos de las disposiciones para protección del hábitat y prevención de la contaminación de la Ley de Pesca.⁸⁷

De acuerdo con la sección 35(1) de la Ley de Pesca, la Corona debía probar que la falta de acción por parte del MMA dio como resultado el deterioro, alteración o destrucción del hábitat de los peces. La Corona logró probar que los sedimentos contaminados con metales depositados en el río estaban teniendo un efecto tóxico en los peces; sin embargo, no logró demostrar que la falta de acción del MMA durante el periodo de la denuncia (1995-1997) había dado lugar a la sedimentación contaminante identificada por la parte acusadora. El juez determinó que “[l]as pruebas que se me han presentado resultan insuficientes para establecer que los metales contaminantes del sedimento fueron depositados desde que el acusado asumió control del sitio, ya no se diga durante el periodo de la denuncia”.⁸⁸

A diferencia de la sección 35(1), la sección 36(3) no exige evidencias del daño ocasionado al hábitat de los peces, sino sólo prueba del depósito de una sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces (véase 6.2.2, *supra*). Consecuentemente, al determinar si había habido una violación a la sección 36(3) en la mina Deloro, el tribunal aceptó como pruebas informes científicos en los que se afirma que niveles de metales como los registrados en el río son dañinos para los peces, y señaló que la legislación (sección 36(3)) no exige pruebas de que los metales están provocando efectos dañinos en el cuerpo receptor (el río).⁸⁹ El juez específicamente rechazó el argumento de la defensa en el sentido de que la parte acusadora no había sustentado adecuadamente su causa puesto que no había efectuado estudios de campo para determinar si el arsénico en el río era ingerido por los peces. Señaló que la legislación no exige tal especificidad, y concluyó que la parte acusadora había establecido todos los elementos más allá de toda duda fundada.⁹⁰

87. Deloro, párrafos 139-140: “Cuando el acusado asume el manejo y control de una propiedad abandonada (o una propiedad aún operada por un propietario que se resiste a actuar), lo hace para proteger el medio ambiente de un mayor deterioro provocado por la renuncia a emprender medidas de rehabilitación, y debe obrar en consecuencia. [...] La instancia interventora debe proceder con la rehabilitación de la propiedad con la debida diligencia. De hecho, queda inmediatamente sujeta a la acción judicial por el simple hecho de permitir descargas, aun cuando no las haya generado”. El tribunal también determinó que la situación de la parte era un factor que debía tomarse en consideración al evaluar la debida diligencia.

88. *Ibid.*, párrafo 161.

89. *Ibid.*, párrafo 165.

90. *Ibid.*, párrafos 166-167, 171.

El tribunal analizó entonces si el MMA había actuado con debida diligencia en su manejo del sitio entre 1995 y 1997, y determinó que si bien el MMA había estado a cargo del sitio durante un periodo mucho mayor, sólo necesitaba probar debida diligencia para el periodo de la denuncia. También aclaró que:

Las pruebas de las acciones del acusado anteriores a tal periodo son relevantes para la adecuada comprensión de las iniciativas emprendidas durante el periodo de la acusación. Es obvio que si los planes de rehabilitación se suspenden durante el periodo de la denuncia como resultado de circunstancias imprevistas, la debida diligencia debe determinarse en el contexto de la acción que precedió al “evento” [es decir, el periodo 1995-1997]. De manera similar, si las soluciones a la contaminación se disponen y planean con anterioridad al “evento”, pero no se ponen en práctica, las iniciativas de rehabilitación previas no cumplirán con los criterios de debida diligencia. En otras palabras, la debida diligencia ha de ubicarse en un contexto, pero éste no puede ser determinante del asunto.⁹¹

El tribunal también citó precedentes en los que se definen los requisitos que la legislación canadiense establece para determinar la debida diligencia. Ésta no exige iniciativas sobrehumanas, pero sí un elevado nivel de conciencia y la acción decidida, oportuna y continua; exige emprender todos los pasos razonables, no todos los pasos concebibles.⁹²

El tribunal consideró el argumento de la parte acusadora de que el MMA no había actuado con la debida diligencia, toda vez que el gobierno provincial no había proporcionado oportunamente recursos financieros para las medidas de rehabilitación. El tribunal citó un precedente judicial en relación con la opinión de que “la decisión del gobierno de desembolsar fondos públicos no está sujeta a revisión judicial”.⁹³

91. *Ibid.*, párrafo 174.

92. *Ibid.*, párrafos 175-176. Se citó también un caso en el que se listan los factores que deben sopesarse y tomarse en consideración para evaluar la debida diligencia: 1) la naturaleza y gravedad del efecto adverso; 2) la previsibilidad del efecto, incluidos aspectos inusualmente delicados; 3) las alternativas de solución viables; 4) la observancia de la ley y los reglamentos; 5) las normas industriales; 6) el carácter del entorno; 7) los esfuerzos que se han realizado para atender el problema; 8) la rapidez y el periodo de la respuesta; 9) los aspectos que trascienden al control del acusado, incluidas limitaciones tecnológicas; 10) el nivel de las capacidades o destrezas que se espera de los acusados; 11) las complejidades que el evento entraña; 12) sistemas preventivos; 13) consideraciones económicas, y 14) acciones de las autoridades competentes; *R. v. Commander Business Furniture*, [1992] O.J. Núm. 2904, 1992 Carswell Ont. 222 (Cour de l'Ont. (Div. prov.)), en Deloro, párrafo 177.

93. *Hamilton Wentworth (Municipalité Régionale) v. Ontario (Ministre des Transports)* (1991), 2 O.R. (3d) 716 (Cour de secteur), recurso de apelación a la C.A. de l'Ont. rechazado,

Aclaró que la “[f]unción del tribunal, sin embargo, no es ‘revisar’ la decisión sino evaluar su impacto”, y sostuvo que:

Los tribunales no deben colocarse en una posición en la que se les exija evaluar las prioridades del gobierno en turno. Han de considerar, en cambio, los requisitos económicos de la rehabilitación en el contexto de los ingresos globales del acusado. Cuando una empresa aduce incapacidad para rehabilitar totalmente un sitio, los tribunales no tienen obligación de examinar los registros financieros de la empresa para evaluar la pertinencia de los gastos; pero sí pueden exigir información sobre el contexto financiero para determinar el asunto.

No considero necesario plantear determinaciones de hecho respecto del financiamiento. Si las solicitudes de aprobación estaban siendo retrasadas, rechazadas o simplemente siguiendo el curso del proceso, no es un factor determinante. Lo que el tribunal debe contemplar es el resultado final.

Si bien antes había transcurrido mucho tiempo en el que sólo se hicieron estudios fragmentados de partes de la propiedad, en 1993 el acusado tenía un enfoque detallado y planeado para la rehabilitación de un sitio complejo, y procedió con elementos menores pero esenciales de su plan, en espera de que se aprobara el financiamiento.⁹⁴

El tribunal concluyó que, con base en todos los factores que debían considerarse, el MMA demostró que probablemente había actuado con la debida diligencia durante el periodo de la denuncia, por lo que se absolvió al acusado.

Los tribunales han negado la defensa por debida diligencia en casos en los que el acusado asumió un riesgo calculado en relación con la posible violación a la sección 36(3). Por ejemplo, en un asunto, un municipio encargó la construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales y, para ahorrar dinero, ésta se diseñó de manera que en una emergencia la descarga se hiciera directamente en un curso de agua. Cuando efectivamente ocurrió una emergencia y se descargaron las aguas residuales en una corriente, la municipalidad fue declarada culpable a pesar de haber demostrado debida diligencia en los procedimientos de emergencia y en el mantenimiento de la planta.⁹⁵

[1991] O.J. Núm. 3201 (12 de agosto de 1991) Doc. A-48/91, citado en Deloro, párrafo 182.

94. Deloro, párrafos 182-184.

95. *R. v. North Vancouver (District)* (1982), 3 F.P.R. 233 (Cour prov. de la C.B.), ratificado (1983), 3 F.P.R. 249 (Cour de comté de la C.B.), ratificado (1984), 3 F.P.R. 491 (C.A. de la C.B.).

6.2.3.2 Defensas basadas en actos de la autoridad reguladora

El derecho común contempla otras defensas y excusas, entre las que se incluyen “error oficialmente inducido” y “abuso de proceso”. Ambos recursos tienen el propósito de impedir que se declare culpable a alguien por una acción, o falta de acción, que en el momento de los hechos (y desde la perspectiva de una persona con un criterio razonable) aparentaba cumplir con las disposiciones gubernamentales. A continuación se presenta información sobre esta defensa, junto con algunos datos sobre la defensa “por abuso de proceso”, también basada en actos de la entidad reguladora.

Un acusado ha de cumplir cuatro condiciones para poder invocar con éxito la defensa por error de derecho oficialmente inducido:⁹⁶ debe haber considerado su posición legal y buscado asesoría al respecto; consultado a la autoridad competente; recibido recomendaciones erróneas que aparentaban ser razonables dadas las circunstancias, y confiado en tal asesoría. La Suprema Corte de Canadá ha sostenido que, puesto que funciona como una “excusa” y no como una “justificación” de un comportamiento ilícito —y, por tanto, se traduce en una suspensión de la instancia más que en una absolución—, el argumento de error de derecho oficialmente inducido “sólo procederá en los casos más claros”.⁹⁷

Dependiendo de las circunstancias, las recomendaciones de funcionarios provinciales acerca de los requisitos de una ley federal pueden servir de base para una defensa por error oficialmente inducido, “[s]uponiendo que una persona razonable considerara a ese organismo gubernamental en particular como responsable de la legislación en cuestión. La determinación se basa en el sentido común, más que en permutas constitucionales”.⁹⁸

En ocasiones se invoca la existencia de un permiso o una autorización para fundamentar una defensa por error oficialmente inducido. En tales casos, el acusado alega que honesta, razonable y equivocadamente creyó que al cumplir con el permiso estaba satisfaciendo todos los requisitos de la ley. En un informe de 1998 sobre la aplicación de la sección 36(3) por parte de Environment Canada, el Comité Permanente sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Cámara de los Comunes identificó el “error inducido por el gobierno” como una barrera para la aplicación efectiva de la legislación federal. De acuerdo con el Comité:

96. Véase *R. v. Jorgensen* [1995], 4 R.C.S. 55, 129 D.L.R. (4e) 510, párrafos 25-38.

97. *Ibid.*, párrafo 37.

98. *Ibid.*, párrafo 31.

Otra barrera para la aplicación efectiva de la legislación federal tiene lugar cuando las autorizaciones o permisos concedidos por otro nivel de gobierno entran en conflicto con la legislación ambiental federal al permitir la descarga en el medio ambiente de contaminantes en cantidades que constituirían un delito conforme a la reglamentación federal. Sin embargo, no siempre se interpone una acción judicial en tales casos puesto que, en virtud del permiso o autorización, los infractores pueden invocar una defensa por "error inducido por el gobierno". Dado que las probabilidades de obtener un fallo de culpabilidad en circunstancias así son muy escasas, es posible que desde un principio se desista de entablar cargos, o si éstos se entablan, que se suspenda el proceso o que culmine en absolución.⁹⁹

El Comité citó también al jefe de la Sección de Inspecciones de la Región Pacífico y Yukon de Environment Canada, que dio al Comité varios ejemplos de acciones judiciales intentadas sin éxito:

El primero se refiere a un particular que había creado en su propiedad un vertedero del que se infiltraron, por lixiviación, ciertos productos en la parte más productiva de un arroyo de salmón. En principio, fueron funcionarios municipales quienes se ocuparon del asunto; después, éstos solicitaron la intervención de funcionarios provinciales, finalmente, el alcalde me llamó e iniciamos una investigación. Las audiencias ante el tribunal duraron cerca de tres meses y demostramos técnicamente que había habido infracción, pero por la intervención y la información contradictoria de funcionarios de niveles inferiores, el juez determinó que había habido error oficialmente inducido y determinó que [el acusado] había actuado con la debida diligencia y que el problema radicaba en la confusión creada por los funcionarios.¹⁰⁰

El Comité Permanente recomendó a Environment Canada adoptar las medidas necesarias para informar a la comunidad regulada de sus obligaciones conforme a las leyes federales. En cuanto a la defensa por error oficialmente inducido, los tribunales han sostenido que su éxito depende de la consideración de todos los factores que deben ser probados, incluido el hecho de que el acusado haya actuado con debida diligencia al hacer las indagaciones pertinentes.¹⁰¹

99. Canada, *L'intérêt public d'abord! L'application des lois canadiennes sur la pollution* (Informe del Comité Permanente sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Cámara de los Comunes, Charles Caccia, presidente) (Ottawa: Imprimeur de la Reine, 1998), párrafos 72 y 73.

100. *Ibid.*, párrafo 73.

101. Véase *R. v. Territoires du Nord-Ouest (Commissaire)* (1994), 15 C.E.L.R. (N.S.) 85 (C.S. des T. du N. -O.), en el que el pueblo Iqaluit no tuvo éxito en su argumentación de que la licencia que le fuera concedida en conformidad con la Ley de Aguas

La defensa puede invocar “abuso del proceso” en casos en que un fallo de culpabilidad fuera desmesurado, con riesgo de desacreditar la administración de justicia. Tal sería el caso, por ejemplo, si una persona fuera sentenciada por un delito tras habersele asegurado que no se emprendería acción judicial en su contra, o tras haber acordado con la entidad reguladora un plan de recuperación y un calendario y haber cumplido con ellos.¹⁰² Este recurso sólo puede hacerse valer en los casos más claros, y, en ausencia de una promesa —expresa o implícita— de que no se interpondría una acción judicial, las omisiones anteriores en la aplicación pueden no ser suficientes por sí mismas para recurrir a tal defensa. La Suprema Corte de Canadá ha señalado que para considerarse entre los casos más claros, es necesario contar con “pruebas contundentes de que el procedimiento en cuestión es injusto al grado de contravenir el interés de la justicia”.¹⁰³

6.2.4 Órdenes judiciales por fallo de culpabilidad

La Ley de Pesca otorga a los tribunales poderes amplios para emitir órdenes por fallo de culpabilidad, además de cualquier otra pena impuesta (sección 79.2). Un tribunal puede ordenar al culpable hacer o dejar de hacer cualquier cosa a fin de evitar que el delito continúe o se repita, o bien para reparar los daños a los peces o su hábitat derivados del delito, y a efecto de garantizar el cumplimiento con dicha orden, puede exigir el pago de una fianza o el depósito de cierta cantidad de dinero en el tribunal. Puede ordenar al culpable indemnizar al ministerio de Pesca y Océanos por cualquier medida preventiva o correctiva que éste haya tenido que emprender como resultado del delito; asimismo, puede exigirle que informe al tribunal sobre sus actividades, y establecer cualesquiera otras condiciones que considere adecuadas para garantizar una buena conducta y prevenir que la persona repita el delito o incurra en otras violaciones a la Ley de Pesca. En caso de incumplimiento con tales órdenes, el culpable se hace acreedor a las penas establecidas (sección 79.6). De acuerdo con la Ley de Pesca, el dinero adeudado por una orden judicial se convierte en deuda con la Corona (sección 79.4(1)).

Continental del Norte, por la que se le autorizaba a “usar los cuerpos de agua”, cubría la descarga de su sistema de drenaje, toda vez que estaba descargando aguas negras en cuerpos de agua no amparados por la licencia y, en cualquier caso, nada en la licencia eximía al pueblo de cumplir con la Ley de Pesca.

102. *Re Abitibi Paper Co. and the Queen* (1979), 47 C.C.C. (2d) 487 (C.A. de l’Ont.).

103. *R. v. Power*, [1994] 1 R.C.S. 601, 89 C.C.C. (3d) 1, párrafo 12.

6.2.5 *Interdictos*

El Procurador General de Justicia puede solicitar un interdicto para impedir cualquier acto constitutivo de delito sancionado por la sección 40 de la Ley de Pesca, se haya interpuesto o no una acción judicial (sección 41(4)).

6.2.6 *Litigios civiles para la recuperación de costos de rehabilitación ambiental*

En caso de depósito —real, o grave e inminente— de una sustancia tóxica en cuerpos de aguas frecuentados por peces, la Ley de Pesca otorga a la Corona el derecho a iniciar acción civil contra el propietario de la sustancia o el autor del depósito para recuperar los costos y gastos razonables incurridos por funcionarios federales o provinciales a efecto de prevenir el depósito o el riesgo de que ocurra, o de contrarrestar, mitigar o atenuar los daños ocasionados o los que pudieran resultar (sección 42(1)).

7. Políticas relativas a la aplicación y promoción del cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca

Como se señaló con anterioridad (apartado 6.2), la Ley de Pesca contempla una gama de posibles respuestas a presuntas violaciones a la sección 36(3), incluidas solicitudes de información u órdenes del ministro, procesos judiciales, órdenes judiciales por fallo de culpabilidad, interdictos y litigios civiles para la recuperación de costos de rehabilitación ambiental.

En este apartado del expediente de hechos se presenta la información pertinente que el Secretariado recabó en torno a los elementos en los que se basa el enfoque que Environment Canada adoptó para aplicar la sección 36(3) y fomentar su cumplimiento en el Technoparc de Montreal. Tal información, junto con la que se presenta en el apartado 8, es relevante para determinar si Canadá incurrió en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) en el Technoparc de Montreal.

Los apartados 7.1, 7.2 y 7.3 describen la forma en que Environment Canada, el MPO y el Departamento de Justicia determinan la respuesta adecuada a una presunta violación a la Ley de Pesca, con base en sus respectivas políticas. De acuerdo con estas políticas, las medidas de aplicación tomadas por las autoridades federales son una de las distintas clases de intervención que se consideran adecuadas para atender una

situación de incumplimiento. Tales políticas establecen que la acción con mayores probabilidades de lograr el objetivo del cumplimiento en el menor tiempo posible y sin ulteriores violaciones es la que se considera la medida apropiada a emprender. El apartado 7.3 trata en particular de la aplicación de la ley cuando se afectan los intereses federales.

7.1 Política para el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones de la Ley de Pesca sobre protección del hábitat y prevención de la contaminación

Por ley, el ministro federal de Pesca y Océanos es responsable de administrar y aplicar la Ley de Pesca.¹⁰⁴ Sin embargo, en 1978 el Primer Ministro asignó al titular del ministerio de Medio Ambiente la responsabilidad de administrar y aplicar la sección 36(3) (antes 33(2)). En un memorando de entendimiento suscrito en 1985 entre el MPO y Environment Canada se definen las responsabilidades de ambos ministerios en la administración y aplicación de las disposiciones de la Ley de Pesca en materia de prevención de la contaminación.¹⁰⁵

Por medio del memorando de entendimiento, el MPO y Environment Canada acordaron cooperar entre sí y mantener una comunicación abierta y regular en todos los asuntos relacionados con la administración de la sección 36(3) (s.1). En el ámbito regional, los directores generales son responsables de consultar entre ellos sobre asuntos relativos a, por ejemplo, los principales proyectos de desarrollo; medidas propuestas por funcionarios de los gobiernos provinciales; identificación de la información sobre recursos o hábitats pesqueros requerida para apoyar las medidas de protección; propuestas de reglamentos y reformas a la legislación actual, y revisiones de programas anuales (sección 2). También les corresponde tomar decisiones conjuntas sobre medidas de aplicación (sección 4), pero el MPO se reserva el derecho de emprender acciones directas en circunstancias en las que los recursos pesqueros estén siendo afectados por el depósito de una sustancia tóxica y Environment Canada se vea imposibilitado o no esté dispuesto a actuar (sección 8). Los directores regionales son responsables de fungir como mediadores en cualquier controversia (sección 3), y todo asunto en el que no se logre una resolución de carácter regional se deriva a los viceministros adjuntos (Pesquerías del Pacífico y de Aguas Continentales [título 1985] del MPO y el Servicio de Protección Ambiental [SPE] de Environment

104. Sección 4(1)(a) de la Ley del Ministerio de Pesca y Océanos, L.R.C. 1985, c. F-15.

105. Memorando de entendimiento entre el ministerio de Pesca y Océanos y el ministerio de Medio Ambiente relativo a la administración de la sección 33 de la Ley de Pesca, suscrito en Ottawa, Ontario, el 6 de mayo de 1985.

Canada [sección 5a]). Los viceministros adjuntos también analizan los reglamentos y reformas propuestas, y debaten en torno a asuntos de política nacional de interés para ambas partes (sección 5b y c).

Environment Canada publicó oficialmente la Política para el Cumplimiento y la Aplicación de las Disposiciones de la Ley de Pesca sobre Protección del Hábitat y Prevención de la Contaminación (la “Política para el Cumplimiento y la Aplicación”) en noviembre de 2001. Dicha Política establece que los funcionarios encargados de la regulación garantizarán el cumplimiento con las disposiciones sobre protección del hábitat y prevención de la contaminación de la Ley de Pesca mediante el fomento del cumplimiento y la aplicación.¹⁰⁶ De acuerdo con dicha Política, la aplicación se logra mediante el ejercicio o instrumentación de los siguientes poderes que la legislación otorga: visitas de inspección; investigaciones; emisión de avisos de advertencia¹⁰⁷ y directrices por parte de los inspectores, autorizaciones y órdenes ministeriales, y acciones judiciales, como interdictos, procesos penales, órdenes judiciales por fallo de culpabilidad, y litigios civiles para la recuperación de costos de rehabilitación. El cumplimiento se promueve mediante la comunicación y la difusión de información; la educación pública; las consultas con los interesados, y la asistencia técnica.

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece los principios que rigen la aplicación de las disposiciones de la Ley de Pesca para la protección del hábitat y la prevención de la contaminación.¹⁰⁸ Estos principios rectores y sus respectivos reglamentos tienen carácter obligatorio. Las medidas de aplicación han de ser justas, predecibles y congruentes, con aplicación de reglas, sanciones y procesos previstos por la Ley. El personal encargado de la aplicación administrará las disposiciones legales y sus reglamentos con particular interés en la prevención de daños a los peces y su hábitat, así como a la salud humana por consumo de peces, ocasionados por la alteración física del hábitat o la contaminación de los cuerpos de agua frecuentados por peces. La prioridad que se dé a las medidas de aplicación para atender las supuestas violaciones dependerá del grado de daño o riesgo de daño para los peces, su hábitat o la salud humana, y de si el presunto delito se ha cometido por primera vez o se trata de una reincidencia. El personal encargado de la aplicación emprenderá medidas congruentes con la Política para el Cumplimiento y la Aplicación, y se exhortará a la ciudadanía a que informe sobre presuntas violaciones. El cumplimiento se promoverá por medio de la comunicación con los interesados directos.

106. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 3.

107. Véase el apartado 3, Resumen de la respuesta de Canadá.

108. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 4.

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece, en el inciso “Respuestas a presuntas violaciones”, que “[l]as medidas de aplicación tienen el propósito de garantizar que los infractores cumplan con la Ley de Pesca en el menor tiempo posible y que las violaciones no se repitan”.¹⁰⁹ La Política para el Cumplimiento y la Aplicación en vigor a la fecha de la investigación de Environment Canada relativa al Technoparc en 2002 (véase *infra* el apartado 8.5.1) estipula que

[e]l personal encargado de la aplicación responderá a presuntas violaciones, tomando en cuenta el daño o riesgo de daño a los peces o su hábitat, o a la salud humana como consecuencia del consumo de peces. Si se determina que existen pruebas suficientes de que se ha cometido una infracción, entonces podrán emprenderse medidas de aplicación.¹¹⁰

El borrador de la Política para el Cumplimiento y la Aplicación utilizado por Environment Canada a la fecha en que se emitió un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal en 1998, afirma que “[s]i los funcionarios encargados de la aplicación determinan que existen pruebas suficientes de que una violación ha tenido lugar entonces *emprenderán* medidas de aplicación” [cursivas nuestras].¹¹¹

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que si el personal encargado de la aplicación logra demostrar que ha ocurrido una presunta violación y existen pruebas suficientes para proceder, le corresponderá decidir la medida adecuada, tomando en consideración ciertos criterios¹¹² que la Política lista bajo tres categorías: naturaleza de la presunta infracción, eficacia en el logro de los resultados deseados respecto del presunto infractor y congruencia en la aplicación.

Para determinar la naturaleza de la infracción, el personal responsable de la aplicación tomará en cuenta la gravedad del daño ambiental provocado; la intención del presunto infractor; si se trata de reincidencia, y si el presunto infractor en algún momento intentó ocultar información o de alguna otra forma burlar los objetivos y requisitos de las disposiciones para la protección del hábitat y prevención de la contaminación.¹¹³

109. *Ibid.*, p. 18.

110. *Ibid.*

111. Respuesta de Canadá a la petición SEM-98-004 (Minería en BC) (8 de septiembre de 1999), anexo 4.

112. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 18.

113. *Ibid.*

A efecto de determinar la eficacia de una respuesta en el logro de los resultados deseados respecto del presunto infractor, la Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que:

El resultado deseado es el cumplimiento con la Ley en el menor tiempo posible y sin que se registren nuevas infracciones, a efecto de proteger a los peces y su hábitat, y a la salud humana en relación con el consumo de peces.¹¹⁴

Entre los factores que han de tomarse en consideración se incluyen el historial de cumplimiento del presunto infractor; su disposición a cooperar con el personal responsable de la aplicación, las pruebas y el alcance de la medidas correctivas ya emprendidas, y si existen medidas de aplicación emprendidas por otras autoridades federales, provinciales o territoriales.¹¹⁵

De acuerdo con la Política para el Cumplimiento y la Aplicación, el personal responsable de la aplicación también ha de procurar la congruencia en sus respuestas a presuntas infracciones, por lo que deberá considerar de qué manera se están abordando, o se han abordado, situaciones similares en Canadá al momento de decidir qué medida de aplicación emprender.¹¹⁶ En lo que concierne a acciones judiciales por infracción de la sección 36(3) ocasionada por el depósito de lixiviados de un antiguo relleno sanitario municipal, Environment Canada publicó el siguiente comunicado en junio de 2006:

MONCTON, Nueva Brunswick, 23 de junio de 2006. El tribunal provincial declaró a Gemtec Ltd., de Moncton, y a su representante oficial Robert Lutes culpables de infracción de las disposiciones para la prevención de la contaminación de la Ley de Pesca, con motivo del depósito en la cuenca que desemboca en el río Petitcodiac, de lixiviados de letalidad aguda provenientes del antiguo relleno sanitario de Moncton.

Tras un juicio que duró cinco semanas, el 26 de abril de 2006 tanto Gemtec, empresa de consultoría ambiental, como el Sr. Lutes, director y gerente de proyecto de dicha compañía, fueron declarados culpables por la jueza Yvette Finn, quien les impuso una multa de \$5,000 y \$1,000, respectivamente, por su participación en el asunto. Además de la multa, Gemtec Ltd. debe hacer una aportación de \$10,000 al Fondo para Daños al Medio Ambiente del gobierno de Canadá, y el Sr. Lutes, \$1,000. Este Fondo es administrado por Environment Canada y se destina a la reparación y prevención de daños ambientales. Finalmente, Gemtec y el Sr. Lutes deben

114. *Ibid.*

115. *Ibid.*

116. *Ibid.*

pagar \$10,000 y \$1,000, respectivamente, a Jonathan Creek Committee, organización ambiental de la localidad.

Esta sentencia marca un hito en la protección del medio ambiente, ya que es la primera vez que una empresa consultora en ingeniería es condenada por prestar asesoría a un cliente que lo llevó a infringir la legislación federal y demostró que los consultores que omitan el cumplimiento de los ordenamientos ambientales en las opiniones que rindan a sus clientes pueden considerarse responsables por su participación en los delitos ambientales que se cometan.

El 12 de marzo de 2002, Environment Canada presentó cargos en contra de Gemtec Ltd., Robert Lutes, ingeniero de proyecto de dicha compañía, la ciudad de Moncton y Geoff Greenough, ingeniero al servicio de la ciudad, después de un año de investigaciones por parte de los funcionarios de aplicación de la ley de Environment Canada, en atención a una queja presentada al ministerio por Sentinelles Petitcodiac, grupo ambientalista local.

Los lixiviados son una sustancia líquida que se filtra desde el suelo y resulta de la mezcla de basura acumulada con agua de lluvia y nieve derretida.

El 23 de septiembre de 2003, la ciudad de Moncton se declaró culpable de los cargos presentados en su contra y la Corona retiró las acusaciones en contra del Sr. Greenough. La ciudad pagó una multa de \$35,000 y se le ordenó tomar medidas para reducir los lixiviados provenientes del relleno sanitario.

Gemtec Ltd., empresa consultora en ingeniería, obtuvo un contrato con la ciudad de Moncton para proponer opciones para el cierre del antiguo relleno sanitario de la ciudad, así como para ejecutar el plan de cierre recomendado.

Funcionarios de aplicación de la ley de Environment Canada investigan posibles infracciones a la Ley Canadiense de Protección Ambiental (1999) y a la Ley de Pesca, con el fin de asegurar que empresas, funcionarios y el público en general respeten las leyes y reglamentos para la protección del medio ambiente del país.¹¹⁷

117. Véase *Condamnations dans le cadre d'un Arrêt de principe dans le domaine du droit de l'environnement*, en línea: Environment Canada <<http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=D9FB5515-46A6-4FD3-BFE7-90E281EFEB98>> (consulta realizada el 2 de abril de 2007). Esta resolución fue motivo de apelación ante el Tribunal Superior de Nueva Brunswick, cuya audiencia se celebró el 19 de diciembre de 2006. Esta acción judicial se inició a partir de la queja presentada por el grupo Sentinelles Petitcodiac Riverkeeper, fundamentada en análisis efectuados por el grupo Environmental Bureau of Investigation (EBI) de Ontario; véase Sentinelles Petitcodiac Riverkeeper, *L'ancien lieu d'enfouissement de Moncton tue les poissons – La dilution n'enraye pas la pollution* (12 de diciembre de 2000).

7.2 *La decisión de interponer acción judicial*

Como se señaló en el apartado 6.2.2, la sección 36(3) de la Ley de Pesca no exige probar el daño provocado a los peces o a su hábitat para establecer los elementos del delito. Basta con demostrar que la sustancia depositada es intrínsecamente tóxica para los peces. De acuerdo con la Política para el Cumplimiento y la Aplicación (véase *supra* el apartado 7.1), la interposición de una acción judicial es el curso de acción preferido en los casos en que las pruebas establezcan que

[l]a presunta violación provocó daños a los peces o su hábitat; la presunta violación produjo el deterioro, alteración o destrucción del hábitat de los peces (sin autorización del MPO); el presunto infractor había recibido con anterioridad un aviso de advertencia por sus actividades y no había adoptado las medidas razonables para suspender o evitar la infracción; el presunto infractor había sido ya antes declarado culpable por un delito similar.¹¹⁸

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que se optará por interponer una acción judicial siempre que las pruebas establezcan que

[l]a presunta violación fue intencional; el presunto infractor deliberadamente proporcionó al personal responsable de la aplicación información falsa o engañosa; el presunto infractor obstaculizó al personal responsable de la aplicación en el desempeño de su deber, o de alguna forma interfirió con las disposiciones de la Ley; el presunto infractor ocultó o intentó ocultar o destruir información o evidencias luego de ocurrido el presunto delito; o el presunto infractor no emprendió todas las medidas razonables para cumplir con una directriz o una orden emitida en los términos de la Ley.¹¹⁹

En cualquier proceso judicial, la imputación de cargos debe contar con la aprobación del Fiscal General, dependiente del Departamento de Justicia, para lo cual se toman en consideración dos factores: si las pruebas son suficientes para justificar el que se haya interpuesto o continúe la acción y, en caso afirmativo, si el interés público exige que se entable un juicio penal.¹²⁰ De acuerdo con la política del Departamento de Justicia,

118. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 22.

119. *Ibid.*

120. Canada, *Le Service fédéral des poursuites – Guide* [el “Manual”], parte V, “La procédure au procès et en appel”, capítulo 15 “La décision d’intenter des poursuites” (Ottawa, Justice Canada, 2005) [en adelante “La décision d’intenter des poursuites”] en sección 15.2; Departamento de Justicia de Canadá: <<http://www.justice.gc.ca/fr/dept/pub/fps/fpd/toc.html>> (consulta realizada el 28 de mayo de 2007).

no es obligatorio que todos los delitos respecto de los cuales se cuenta con pruebas suficientes para instruir un proceso deben necesariamente ser enjuiciados. La acción judicial ha de procurarse sólo cuando así se requiera, en virtud del interés público, y a la luz de los hechos demostrables y del “conjunto de circunstancias que los rodean”.¹²¹

Con respecto a delitos reglamentarios, como las infracciones a la sección 36(3), la política del Departamento de Justicia establece que

[e]s conveniente que el fiscal de la Corona tome en cuenta las opiniones de la dependencia responsable de la investigación al sopesar si se amerita o no interponer acción judicial. Este aspecto reviste especial importancia en el caso de acciones judiciales intentadas al amparo de leyes como la Ley sobre Inmigración y Protección de los Refugiados, la Ley de Pesca, la Ley de Competencia o la Ley del Impuesto sobre la Renta, cuyas disposiciones penales responden a objetivos reglamentarios importantes. La consideración de lo que el interés público requiere necesariamente exige ponderar cuál es la mejor forma de lograr el propósito regulador de la ley.¹²² Si, por ejemplo, la autoridad reguladora pertinente dispone de algún mecanismo aplicable al presunto infractor, como un programa de cumplimiento, el fiscal de la Corona ha de considerar si tal alternativa contribuiría al interés público más que la acción judicial. Según esta política, la necesidad de comprender el contexto regulatorio particular hace aún más patente que la Corona está obligada a realizar consultas en el desempeño de sus funciones.¹²³

La política identifica aquellos criterios que no son pertinentes:

La decisión de interponer acción judicial en ningún caso se sustentará en los siguientes factores:

- la raza, nacionalidad, origen étnico, color, religión, sexo, orientación sexual, pertenencia a una asociación política, actividades o creencias políticas del acusado o de cualquier otra persona que haya sido parte de la investigación;
- los sentimientos personales del fiscal de la Corona hacia el acusado o la víctima;
- las posibles ventajas o desventajas políticas para el gobierno u otro grupo o partido político; o

121. La décision d'intenter des poursuites, en 15.3.2.

122. La Ley de Pesca contuvo durante un corto tiempo un artículo en el que se planteaban sus propósitos, incluido “[p]rever la conservación y la protección de los peces y los cuerpos de agua frecuentados por peces”, pero éste fue revocado desde que entró en vigor; L.C. 1985, c. 31, ss. 2.1(a), 6.

123. La décision d'intenter des poursuites, en 15.3.2.1.

- el posible efecto de la sentencia en la situación personal o profesional de las personas que tomen la decisión de interponer acción judicial.¹²⁴

La política del Departamento de Justicia incluye también disposiciones relativas a las acciones judiciales en contra de la Corona,¹²⁵ como las siguientes:

Muchas leyes federales y sus reglamentos de aplicación crean infracciones con la intención de desalentar conductas que “ocasionen perjuicios graves a numerosos grupos sociales”, a las que se les denomina “infracciones reglamentarias” o “delitos contra el bienestar público” y se refieren a cuestiones importantes como la seguridad en el trabajo y la protección del medio ambiente.

En este caso, tales conductas son las de los ministros gubernamentales, las empresas paraestatales o sus empleados y corresponde a la rama gubernamental que se ocupa de las acciones judiciales (representado por el procurador general) considerar si entabla acción judicial en contra de otra. Es lo que comúnmente se conoce como “*R. v. R.*”.¹²⁶

Con respecto a los asuntos *R. v. R.*, la política del Departamento de Justicia contiene un enunciado de su objetivo y describe el procedimiento a seguir tanto en la etapa de investigación como al momento de decidir si se inicia acción judicial en contra de la Corona:

Objetivo de la política

Los objetivos de la presente política son tres:

- confirmar el principio que establece que las infracciones gubernamentales a los reglamentos serán tratadas de la misma forma que las cometidas por particulares;
- solucionar los posibles conflictos de interés que surjan del otorgamiento de asesoría jurídica por los asesores legales del ministro;
- enunciar los procedimientos a seguir para entablar y proseguir las acciones judiciales *R. v. R.*

Etapa de investigación

En la etapa de investigación no sólo el organismo encargado de ésta sino también el propio Departamento (o empresa gubernamental) objeto de la investigación podrían requerir de la asesoría de abogados del Departamento de Justicia. Por ejemplo, los investigadores podrían necesitar los

124. *Ibid.*, en 15.4.

125. Manual, parte VI, c. 32 “*R. v. R.*: Les poursuites contre la Couronne”.

126. *Ibid.*, en 32.1.

servicios de fiscales de la Corona antes de obtener una orden de investigación y el ministerio que reciba dicha orden podría solicitar servicios de asesoría legal durante la investigación.

En tal caso, el Departamento de Justicia no puede asesorar al mismo tiempo al organismo encargado de la investigación y al ministerio investigado, por lo que el asesor legal del Departamento de Justicia que asesore a dicho ministerio se limitará a ayudarlo a contratar [los servicios de] un abogado del sector privado.

Decisión de interponer acción judicial

Es posible solicitar a los fiscales de la Corona que examinen la cuestión desde dos enfoques diferentes para determinar si procede el inicio de acción judicial. El organismo encargado de la investigación podría simplemente presentar cargos y después confiarles el proceso judicial, o devolverles el asunto para que determinen qué acusaciones pueden hacerse si se recomienda que se interponga acción judicial.

En ambos casos, los fiscales de la Corona, junto con el jefe del grupo de procesos judiciales y el Procurador General (en derecho penal) de Ottawa, evaluarán la acción judicial propuesta aplicando la política sobre “La decisión d’intenter des poursuites”.

En todos los casos se debe obtener también la opinión de un asesor legal privado (“abogado externo”) o de un asesor legal del fiscal general de una provincia, a quien se le solicitará aplicar los criterios de “La decisión d’intenter des poursuites”. Ya con la opinión del fiscal de la Corona y del abogado externo, el expediente se remite al subprocurador general (en derecho penal) para que tome la decisión final. Para efectos de decidir qué cargos van a presentarse, se considerarán las opiniones recibidas del abogado externo y del fiscal de la Corona en cuando a las acusaciones apropiadas.

Una vez concluido este requisito, se informará de inmediato al fiscal general. Si se autoriza la presentación de cargos, el fiscal de la Corona, con el acuerdo del coordinador de procesos judiciales en materia ambiental de la Dirección de Derecho Penal, se asegurará de que lo anterior se haga del conocimiento tanto de los funcionarios [competentes] de la Oficina de Asesoría Privada como del departamento jurídico del organismo encargado de la investigación y del ministerio demandado.¹²⁷

La política del Departamento de Justicia contiene desde 2005 un capítulo relativo al manejo de riesgos jurídicos, denominado “GRJ”.¹²⁸

127. *Ibid.*

128. Manual, Parte XII, c. 55 Manejo de Riesgos Jurídicos (*Gestion des risques juridiques*).

La política explica que los asuntos de alto riesgo, incluidos aquellos con posibles repercusiones en las relaciones entre los gobiernos federal, provincial y territorial, son prioritarios para la GRJ.¹²⁹ Estipula además que los asuntos más susceptibles de considerarse “de alto riesgo” son, entre otros, las acciones judiciales entabladas en contra de la Corona (*R. v. R.*),¹³⁰ y que la puesta en práctica de la GRJ impone al subprocurador general ciertas obligaciones específicas:

Esta responsabilidad implica:

- asegurarse de que las funciones y responsabilidades de cada uno estén bien entendidas dentro del organismo;
- mantenerse informado de los expedientes de alto riesgo del [Servicio Federal de Procesos Judiciales];
- informar a los altos funcionarios, es decir, a los ministros, de los asuntos que presentan alto riesgo y de otras cuestiones importantes en materia de GRJ y solicitar su participación;
- delimitar y analizar tendencias a escala gubernamental;
- fomentar la utilización de instrumentos adecuados; por ejemplo, el procedimiento alterno de resolución de conflictos.¹³¹

7.3 *Aplicación y promoción del cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca cuando los intereses federales están involucrados*

La sección 3.2 de la Ley de Pesca establece que ésta es obligatoria para el gobierno federal y las provincias. En el asunto del Technoparc de Montreal, los intereses federales siempre han estado involucrados, ya que a lo largo de los años diversas sociedades de la Corona federal han llevado a cabo actividades tanto en los terrenos del Technoparc como en sus inmediaciones. Además, la Sociedad Portuaria de Montreal, de índole federal, fue la que vendió a la ciudad de Montreal los lotes que forman el Technoparc en 1989 (véase *infra*, el apartado 8.2.1). Al inicio de la década de 1990 el ministerio de Transporte de Canadá ya había iniciado las gestiones para la privatización de CN. En 1991, inspectores de Environment Canada observaron surgimientos de hidrocarburos en la orilla del río San Lorenzo, que se suponían era combustible diésel proveniente del

129. *Ibid.*, s. 55.3.4 “Comment évalue-t-on les risques?”.

130. *Ibid.*

131. *Ibid.*, s. 55.5.1 “Rôle du [sous-procureur général adjoint] (droit pénal)”.

patio de maniobras de dicha compañía.¹³² La privatización concluyó en 1995.¹³³ En estas dos operaciones el gobierno federal actuó a la vez como vendedor, limitando su responsabilidad ambiental en el contrato de venta (véase *infra*, el apartado 8.2.1), y como autoridad gubernamental encargada de aplicar la legislación ambiental. Posteriormente, VIA Rail Canada, empresa del gobierno federal, llevó a cabo actividades de mantenimiento al transporte ferroviario a orillas del Technoparc, en tanto que Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), otra empresa federal, continuó siendo responsable de la administración de la autopista que separa el Technoparc del río San Lorenzo y fue construida en parte en terrenos propiedad del gobierno de Quebec.

El gobierno federal dio a conocer en 1990 un “plan ambiental” (*Plan vert*) quinquenal con presupuesto de 3,000 millones de dólares.¹³⁴ En 1992 publicó el Código de Gestión Ambiental (*Code de gérance de l’environnement*), en el que se compromete a “[r]espetar e incluso ir más allá de la letra y el espíritu de la legislación ambiental federal y a cumplir en la medida de lo posible con las normas provinciales e internacionales pertinentes”.¹³⁵

132. “Es probable que el diésel proveniente de los terrenos de CN y de VIA contenga contaminantes disueltos presentes en el antiguo relleno sanitario de Montreal, incluidos BPC, y que éstos vayan a dar al río que pasa por los terrenos a lo largo de la autopista Bonaventure”. Environment Canada, DPE/Montreal, Informe de incidente de contaminación, Expediente: 4461-2/M, Fecha y hora del accidente: 9 de agosto de 1991; Fuente: desconocida; Lugar: ADACport; Cantidad: no determinada; derrame continuo.
133. John Daly, “The toughest SOBs in the business” (31 de enero de 2003), globeand-mail.com: <<https://secure.globeadvisor.com/servlet/ArticleNews/story/LAC/20030131/RO3SOBS/TPBusiness/ROBM>> (consulta realizada el 11 de mayo de 2007); Russell Craig, Joel Amernic, “The deployment of accounting-related rhetoric in the prelude to a privatization” (2004) 17 *Accounting, Auditing & Accountability Journal* 41.
134. *Le Plan vert du Canada: le Plan vert du Canada pour un environnement sain*, Medio Ambiente, presentado el 11 de diciembre de 1990, documento parlamentario Núm. 342-4/34, DE COTRET, Robert René, (HC120 E5 A3622), publicado por el ministerio de Adquisiciones y Servicios de Canadá, 1990. 173 pp. – Versión preliminar: “El Plan Ambiental de Canadá contiene nuevas normas, políticas y programas para la rehabilitación, protección y mejoramiento del aire, el agua y el suelo, así como para la salvaguarda de los recursos renovables, el Ártico, los parques y la fauna. Estas disposiciones también buscan reducir la generación de residuos y el consumo de energía en el país. Se trata de un plan totalmente financiado, declaró el Sr. de Cotret, por el que el gobierno canadiense se compromete a destinar al medio ambiente 3,000 millones de dólares de nuevos créditos en un lapso de cinco años.”
135. Véase en línea el sitio sobre desarrollo sustentable del ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional: <<http://www.international.gc.ca/trade/sd-dd//EnvironMan/system/greenop/ref/thecode-fr.asp>> (fecha de consulta: 29 de marzo de 2007).

Por lo que se refiere a la aplicación de la sección 36(3) cuando intereses federales están en juego, en 1991, el director de la Oficina de Aplicación de la Legislación del Servicio de Protección Ambiental de Environment Canada anunció que el ministerio había tomado la decisión de aplicar la sección 36(3) de la Ley de Pesca utilizando medidas previstas por la Ley, incluso por lo que respecta a ministerios federales y empresas del Estado federales, a quienes siempre les había sido difícil aceptar que estaban sujetos a los requisitos (y sanciones) de las leyes federales ambientales.¹³⁶ Destacó:

Podría parecer extraño que una política de aplicación de la ley estipule, como parte de sus principios fundamentales, que el cumplimiento de la ley es obligatorio y que el personal encargado de su aplicación “recurrirá a reglas, sanciones y procedimientos sustentados en fundamentos jurídicos sólidos”. Tales principios pueden parecer redundantes o constituir verdades absolutas.

Así bien, en el pasado, las partes reguladas se habían dado cuenta de que Environment Canada, por la forma en que aplicaba la ley, se mostraba flexible en cuanto al cumplimiento. Habían tratado con funcionarios dispuestos a utilizar reglas y procedimientos no previstos en la legislación ambiental o incluso siquiera en contratos civiles ejecutivos. Las medidas utilizadas eran simples cartas en las que se reconocía y toleraba la falta de cumplimiento durante un cierto periodo de tiempo, e incluso en las que se hacía constar el compromiso de no aplicar la ley si se efectuaban estudios ambientales.

La negociación del respeto a la ley y la utilización de herramientas no previstas en la legislación no funcionó, de ahí la necesidad de precisar, como principios básicos generales, que “[l]a observancia de la ley y de sus reglamentos [de aplicación] es obligatoria” y que sólo se utilizarán reglas, sanciones y procedimientos previstos en la legislación. El gobierno de Canadá quiere así subrayar que, de ahora en adelante, no confiará más en la negociación y que regresará a la teoría de que la ley se aplique a todos por igual [traducción nuestra].¹³⁷

Sin embargo, hasta 2005 las direcciones regionales de Environment Canada no dependían de una oficina central de aplicación de la ley, obstaculizándose así la puesta en marcha de soluciones comunes.¹³⁸

136. Conferencia “Economic Development and Ownership Issues”, presentada en el segundo congreso de la Red Internacional para el Cumplimiento y la Aplicación Ambientales (RICAA) en Budapest, en septiembre de 1992, INECE: <<http://www.inece.org/2ndvol1/2ndTOC.htm>> (fecha de consulta: 27 de marzo de 2007).

137. *Ibid.*

138. Environment Canada, “The Changing Face of Enforcement”, Environment Canada: <http://www.atl.ec.gc.ca/enforcement/changing_face.html> (última modificación: 25 de marzo de 1999). Copia disponible en los archivos del Secretariado de

Por otra parte, las presiones políticas ejercidas durante la década de 1990 con el objetivo de lograr la reforma constitucional en Canadá llevaron a la reorientación del Servicio de Protección Ambiental de Environment Canada e hicieron que éste se fijara en las provincias para la aplicación de las leyes ambientales, salvo en el caso de instalaciones federales.¹³⁹ Este enfoque en la aplicación de la ley, hacía las instalaciones federales, hizo que “se ejercieran presiones para que se sustituyeran las medidas de aplicación tomadas en caso de infracción, por medidas de promoción del cumplimiento y otras herramientas para garantizar el cumplimiento” [traducción nuestra].¹⁴⁰

Con respecto a la promoción del cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca cuando se trata de intereses federales, en 1996, el auditor general de Canadá publicó un informe en el que se refería al papel de Environment Canada en la aplicación del Código de Gestión Ambiental dentro del gobierno federal y en el caso de las empresas gubernamentales, en los siguientes términos:

El gobierno se comprometió a poner en práctica la iniciativa de gestión en todos los ministerios y organismos, pero Environment Canada consideró que la implementación debía ser voluntaria. No obstante, la única referencia a este aspecto en los documentos que hemos analizado se refiere a las empresas del Estado, que aun estando excluidas de la iniciativa se les “alienta” a adoptar el Código en sus operaciones [traducción nuestra].¹⁴¹

En un documento de seguimiento publicado en 1998, el auditor general de Canadá recomendó con respecto al proceso de ecologización del gobierno federal:

Como lo señalamos en 1996, las empresas del Estado, que representaban más de 30 por ciento de las organizaciones gubernamentales con las que la Oficina de Gestión Federal del Ambiente se había comunicado en 1992, quedaron oficialmente excluidas del proceso de ecologización conforme al Código de Gestión Ambiental o a las modificaciones a la Ley del Auditor General. Pese a su exclusión, Environment Canada alientó a dichas empresas a aplicar el Código de Gestión Ambiental en sus operaciones. Sugerimos al Comité Federal de Sistemas para la Gestión Ambiental (*Comité fédéral sur les systèmes de gestion de l'environnement*, CFSGE) comunicarse

la CCA correspondientes al expediente de hechos *Minería en BC* (ordenado cronológicamente).

139. *Ibid.*

140. *Ibid.*

141. Canadá, *Rapport du vérificateur général du Canada (1996)*, c. 2 “La mise en œuvre de la gerance environnementale au gouvernement federal”, s. 2.15 “Interprétation par Environment Canada de son rôle et de ses responsabilités”.

con ellas para convencerlas de que participen en este proceso y, en consecuencia, para poner en marcha el proceso de ecologización en todo el gobierno, como era la intención original del gobierno federal en los términos del Plan Ambiental (*Plan vert*) de Canadá de 1990.¹⁴²

Actualmente, los ministerios federales tienen la obligación de elaborar estrategias de desarrollo sustentable y ponerlas en práctica, bajo la supervisión del Comisionado Ambiental y de Desarrollo Sustentable de la Oficina del Auditor General de Canadá.¹⁴³

8. Información obtenida por el Secretariado sobre la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con las presuntas infracciones a la misma en el sector del Technoparc de Montreal

El tema del presente expediente de hechos es la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca a la contaminación del río San Lorenzo provocada por derrames de sustancias tóxicas a lo largo de la ribera en Montreal, a la altura de la autopista Bonaventure y río arriba del puente Victoria.¹⁴⁴

Este problema salió a la luz a principio de la década de 1990, poco después de que la ciudad de Montreal iniciara los trabajos de compactación dinámica y de construcción de obras municipales en terrenos adyacentes con la intención de instalar un parque de alta tecnología.¹⁴⁵

142. Canadá, *Rapport du vérificateur général du Canada* (1998), c. 28 “Suivi des recommandations formulées dans des rapports antérieurs”, s. 28.89 “Le gouvernement peut-il atteindre son objectif d’écologisation de toutes ses opérations?”.
143. Véase, por ejemplo, ministerio de Transporte de Canadá, “Stratégie de développement durable 2004-2006”, Transports Canada: <http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/docs/TC%20SDS_F3.pdf> (fecha de consulta: 11 de mayo de 2007); Comisionado Ambiental y de Desarrollo Sustentable, “*Rapport du Commissaire à l’environnement et au développement durable* (2006)”, c. 4 “Les stratégies de développement durable”.
144. En Montreal, el uso establece que el “norte” de referencia corresponda más o menos al “oeste” geográfico. Para efectos del presente expediente de hechos y, salvo que el contexto no lo permita, “norte” significa “hacia el centro de la ciudad”, “sur” significa “hacia el río”, “este” significa “en dirección al puente Victoria” y “oeste” significa “en dirección al puente Champlain”.
145. Environment Canada, Expediente 4461-2/M, *Rapport d’inspection de pollution, notes manuscrites* (31 de octubre de 1991): “29/07/91, Tx MENVIQ – Patrick Dezainde – Información de la intervención de MENVIQ – Emergencia surgida el año pasado durante la instalación de ductos por la ciudad de Mtl. Se derramó aceite al río durante la excavación. El aceite había sido detenido con barreras y se había recuperado durante cierto tiempo. El asunto se remitió a la división industrial, las barreras se retiraron y las medidas de recuperación se abandonaron. Al parecer, el derrame de aceite continúa ... Bruno L. – MENVIQ – determinó que el aceite fluía desde el

8.1 Información histórica

A lo largo de la autopista Bonaventure, en Montreal, las riberas naturales del río San Lorenzo desaparecieron hace ya 150 años. La orilla original, a aproximadamente 500 metros de la orilla actual (véase la gráfica 2), estaba en la Pointe-Saint-Charles. Se trataba de una vasta extensión de terrenos pantanosos habitados por numerosas aves.¹⁴⁶

Gráfica 2 Evolución del trazo de la ribera, de 1850 a 2005¹⁴⁷



terraplenado a lo largo de una distancia aproximada de 620 metros”, reproducido en Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA para la elaboración de un expediente de hechos relativo a la petición SEM-03-005 (Technoparc de Montreal) [en adelante “Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA”] (11 de agosto de 2005), anexo 58.

146. Véase Ville de Montreal, “Action-gardien de Pointe-Saint-Charles / Le Village-aux-Oies”, en línea: Ville de Montreal <<http://www2.ville.montreal.qc.ca/cms/prod/fr/concertations/historiques/Saint-Charles/3;jsessionid=99E73D7FE0E3CF479B8D7A75F95D4F64?id=3&table=Saint-Charles>> (consulta realizada el 15 de enero de 2007). Véase también “Les quatre vies de Pointe-Saint-Charles”, en línea: Centre canadien d’architecture <http://www.cca.qc.ca/charrette/f_contexte.html> (consulta realizada el 28 de febrero de 2007).
147. DDH Environnement ltée, “Rapport factuel d’analyse – Technoparc de Montreal, Québec, Canada” (febrero de 2006), anexo B; SNC-Lavalin Environnement, marzo de 2002: anexo A, gráficas A1 a A16; Recursos Naturales, Fauna y Parques (2005), Planos catastrales 31H05-010-3837 y 31H05-010-3737.

En el siglo XVII se hicieron grandes concesiones y fue así como los terrenos de la Pointe-Saint-Charles se cedieron a diferentes congregaciones religiosas,¹⁴⁸ las que establecieron granjas en esos terrenos.¹⁴⁹ Hacia mediados del siglo XIX el sector vivió un acelerado desarrollo industrial¹⁵⁰ y en la década de 1850 se inició la construcción del puente Victoria (para unir por ferrocarril al puerto de Montreal con el puerto permanente de Portland, en el estado de Maine) y se estableció un gran patio de maniobras cerca del nuevo puente.¹⁵¹ Hacia 1860, la ciudad de Montreal comenzó a utilizar los pantanos al sur de la calle Ash, en Pointe-Saint-Charles, como basurero municipal; con el transcurso de los años, la zona pantanosa se desecó por medio de diques que hicieron avanzar la orilla hacia el río.¹⁵² Las operaciones ferroviarias se expandieron durante un siglo y se calcula que terminaron por ocupar una superficie de casi 56 hectáreas (560,000 metros cuadrados), gran parte de las mismas en terrenos creados con basura y localizados en el lecho mismo del río.¹⁵³ Durante 100 años, los residuos líquidos de las operaciones del patio de maniobras se depositaron directamente en el pantano.¹⁵⁴ Con el tiempo, el terraplenado de la orilla avanzó hacia el río por la acumulación de

148. SNC-Lavalin Environnement Inc., *Projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montreal* (Informe final – marzo de 2002), vol. 2 de 3, anexo A – Historia del sitio [en adelante “Informe SLEI”]. Véase también “Industrial Architecture of Montreal – Pointe-Saint-Charles”, en línea: Université McGill, Digital Collections Program <<http://digital.library.mcgill.ca/industrial/ptstcharles.html>> (consulta realizada el 6 de marzo de 2007).
149. Informe SLEI.
150. *Ibid.* Véase también “Un point de rupture déterminant ou lorsque géographie et histoire se rencontrent”, en línea: Vieux-Montreal – sitio oficial en Internet <<http://www.vieux.montreal.qc.ca/plaque/horizon/fra/ruptur.htm>> (última modificación: febrero de 2003).
151. Informe SLEI. Véase también Ministerio de Industria de Canadá, “Production de matériel ferroviaire – Principales caractéristiques de l’industrie – Cadre de compétitivité sectorielle pour le transport ferroviaire et de transport urbain guidé / Situation actuelle de l’industrie canadienne”, en línea: Industrie Canada <<http://strate.gis.ic.gc.ca/epic/site/remi-pmf.nsf/fr/ti01008f.html>> (última modificación 7 de noviembre de 2003).
152. Corporación Portuaria de Montreal, *L’autoroute Bonaventure Vision 2025 / Synthèse des études du projet de réaménagement, octobre 2005, “Technoparc”*, pp. 3-4, en línea: Société du Havre de Montreal <http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/pdf/autoroute_bonaventure/BonaventureVision2025.pdf> (consulta realizada el 15 de enero de 2007).
153. Memoria de RESO (Regroupement économique et social du sud-ouest) sobre el proyecto de revisión del plan de urbanización de Montreal (23 de junio de 2004), en línea: Ville de Montreal <<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/41/12c.pdf>> (consulta realizada el 18 de enero de 2007), p. 9.
154. Dessau Inc., *Conduites d’égout du CN et phases flottantes d’hydrocarbures sur le site de l’Adacport* (17 de diciembre de 1990), pp. 10-11: “2.2.2 Observaciones importantes

residuos de todo tipo y la tierra traída del exterior, haciendo necesaria la construcción de drenajes para canalizar los efluentes del patio de maniobras hasta el río.¹⁵⁵ Se sabía que estos efluentes eran la causa de la formación de largas estelas de contaminación en las aguas.¹⁵⁶

Durante más de un siglo se llevaron a cabo diferentes actividades en el terreno situado entre el patio de maniobras y el río, generando contaminantes que se sumaron al combustible diésel que ahora resurgió en la orilla. Así, el sector terraplenado contiene residuos contaminados con BPC, ya que antes de 1970 no había normas específicas para la eliminación de estos residuos. Además, cuando parte de ese sector fue acondicionado como estacionamiento para la Expo '67 y, posteriormente, como pista de despegue y aterrizaje para vuelos cortos (el "Adacport") en la década de 1970, había equipo de abastecimiento de carburante para aviones y gasolina.¹⁵⁷ En la década de 1990, este sector fue acondicionado como parque de alta tecnología (el Technoparc).

"En general, obtener información directamente de los antiguos usuarios del sitio resultó ser una tarea un tanto delicada. En varios casos, los responsables que estuvieron presentes durante la colocación de los ductos ya no están en funciones o ya no existen archivos ni documentos relacionados con las obras. No nos fue posible rastrear en forma precisa los acontecimientos que afectaron el sitio a partir de la colocación de las tuberías.

"No obstante, los datos obtenidos permitieron establecer los siguientes hechos:

- "el sitio del Adacport, elegido para el proyecto de desarrollo de un centro de alta tecnología, se formó poco a poco a partir de 1955 con la adición sucesiva de material de relleno (véase la gráfica 1.2 del informe de A.D.S., 1988). Como recordaremos, el avance de las riberas del río San Lorenzo se remonta a 1866;
- "según los testimonios obtenidos de los responsables de CN, en principio las aguas residuales se vertían directamente al río, en el punto que marca el límite de los terrenos de CN. De ahí, las aguas residuales fueron ocupando, en su migración hacia el río, las depresiones naturales o fosas a medida que se iba formando el propio sitio.

"No fue hasta 1965 o 1966 cuando los dos conductos de CN habrían quedado verdaderamente colocados, ya que, en efecto, las primeras referencias a los mismos se encontraron en los planos preparados por Lalonde, Valois, Lamarre, Valois et Associés durante las obras de construcción de la autopista Bonaventure en 1965 (plano núm. NHB-13371). En dichos planos se observan las dos tuberías de descarga y los registros con toda claridad. También se observa que se tenía prevista la construcción de ampliaciones que partirían de los registros al final de la línea, pasarían por debajo de la autopista y llegarían hasta el río."

155. *Ibid.*

156. Comunicación personal con Guy Martin (26 de octubre de 2006). El Sr. Martin estudió la estela mientras hacía trabajo de reconocimiento en helicóptero siendo empleado de Environment Canada.

157. SNC-Lavalin, *Rapport annuel 2004*, p. 17, en línea: <http://www.snclavalin.com/pdf/current/2004/rop_f.pdf> (consulta realizada el 25 de abril de 2007): "Concluidas las estimaciones y los planes para la limpieza del sitio del Technoparc de

8.2 Información sobre la distribución de los inmuebles del sector del Technoparc de Montreal y su relevancia en relación con las medidas de promoción del cumplimiento

En la Resolución 04-05 (apéndice 1), el Consejo ordenó al Secretariado recabar información sobre la división de la propiedad en el sector del Technoparc de Montreal y su importancia para las iniciativas de promoción del cumplimiento. La información reunida por el Secretariado se presenta a continuación.

El punto de descarga de sustancias tóxicas, perceptibles a simple vista, en cuerpos de agua frecuentados por peces (a la orilla del río, donde se instalaron barreras) está en una sección de la orilla que no aparece en los registros catastrales y cuya propiedad nadie ha reclamado.¹⁵⁸ Río arriba, una pequeña sección de la orilla pertenece al ministerio de Desarrollo Sustentable, Medio Ambiente y Parques de Quebec (MDDEP); el resto, hasta el puente Champlain, ya no está registrado en catastro. La administración de la autopista Bonaventure, que bordea la orilla, está a cargo de PJCCI, sociedad de la Corona federal.¹⁵⁹ El parque de alta tecnología “Technoparc de Montreal” (actualmente “Parque Industrial Saint-Charles”) se extiende más allá de la autopista y colinda al oeste con terrenos propiedad de PJCCI y del gobierno de Quebec. Al norte del Technoparc se encuentra el antiguo patio de maniobras de CN, mientras que al noroeste VIA Rail Canada,¹⁶⁰ también sociedad de la Corona federal,

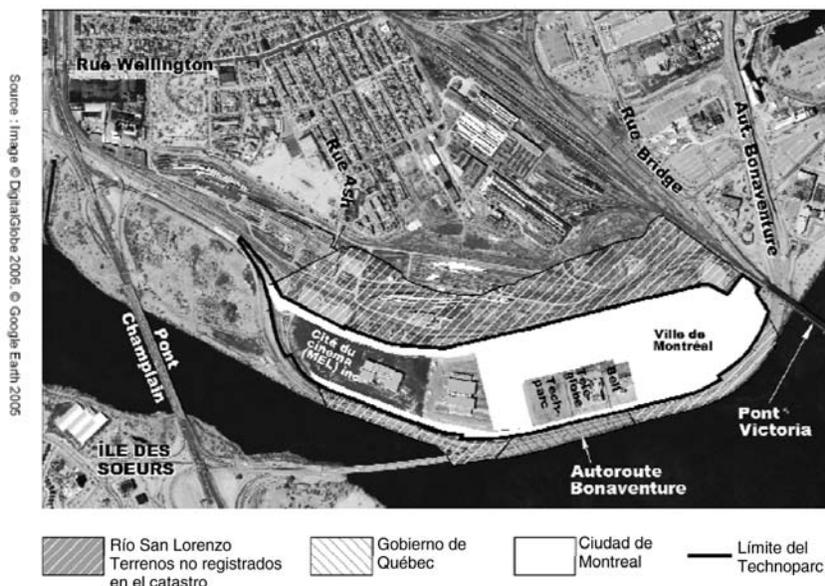
Montreal, consideramos que **se trata de un proyecto complejo debido a sus añejos antecedentes de contaminación de diversa índole**, por ejemplo, un basurero explotado entre 1860 y 1966 y la contaminación con hidrocarburos que se remonta a finales de la década de 1970”.

158. El investigador de Environnement Canada especula que el MDDEP es el propietario (véase el informe de investigación en el apéndice 9). Véase también Quebec, *Rapport du Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) sur la gestion de l'eau au Québec* (2000), c. 3 “Les besoins et les attentes des régions”, s. 3.6.1 “Le portrait régional”: “El MENV (MDDEP) afirma que las orillas del San Lorenzo, a lo largo de la isla de Montreal, son las más artificiales de Quebec. También menciona el terraplenado de casi todas las planicies inundables y de todo lo que originalmente fueron pantanos y señala numerosas tierras ganadas a las aguas para las cuales los habitantes de las riberas no han obtenido autorización ni concluido contratos de ocupación de dichos terrenos, propiedad del gobierno de Quebec. Estos emplazamientos se suman a los casi 1500 contratos de ocupación oficialmente concedidos por el Ministerio, el que sugiere aprovechar la actual reforma del régimen catastral para levantar el inventario real de tales emplazamientos.”
159. Véase en línea Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée <<http://www.pjcci.ca/>> (consulta realizada el 14 de marzo de 2007).
160. Véase en línea VIA Rail <http://en.wikipedia.org/wiki/VIA_Rail> (consulta realizada el 7 de marzo de 2007).

explota desde 1987 un centro de mantenimiento de vagones con superficie de 30 hectáreas (300,000 metros cuadrados) en terrenos propiedad de CN¹⁶¹ (véase la gráfica 3).

El terreno del Technoparc, con superficie de 46 hectáreas (460,000 metros cuadrados),¹⁶² fue vendido a la ciudad de Montreal en 1989 por el gobierno federal y por la provincia de Quebec al mismo tiempo, ya que no lograron ponerse de acuerdo en quién era el verdadero propietario. Según la provincia, el inmueble en cuestión seguía siendo parte del lecho del río y su propietario y administrador eran la provincia y el MDDEP, respectivamente,¹⁶³ mientras que según el gobierno federal se trataba del extremo oeste del Puerto de Montreal (de propiedad federal).¹⁶⁴

-
161. Véase "VIA Rail Canada – Centre de Maintenance de Montreal – Historique", en línea: 7^e Congrès mondial de la recherche ferroviaire (2006) <http://www.wcrr2006.org/PDF/wcrr-via_rail_f.pdf> (consulta realizada el 6 de marzo de 2007).
 162. Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS), "Précisions: le nom du site "Technoparc" et le secteur régional à l'étude", en línea: CEMRS <<http://www.cemrs.qc.ca/francais/bulletin/octobre/>> (consulta realizada el 16 de enero de 2007).
 163. Québec, *Position du Québec / Propriétés dans le secteur du Technoparc de Montreal*, preparado por el MDDEP (25 de mayo de 2005): "Las partes rellenadas del río están sujetas a las atribuciones del ministro responsable de los recursos hídricos de Quebec. Diversos actos legislativos quebequenses facultan al ministro a vender tierras ganadas a los lechos de cuerpos y corrientes de agua pertenecientes al Estado."
 164. Véase el apéndice 8 del presente expediente de hechos.

Gráfica 3 Límites catastrales actuales¹⁶⁵

8.2.1 Venta de Canadá a Montreal

Al momento de la venta de Canadá a Montreal en 1989, la sección 2, “Principios de administración de inmuebles federales” del capítulo 110, «Bienes inmuebles — Disposiciones generales”, del *Manual de Política Administrativa* (diciembre de 1982) del Consejo del Tesoro de Canadá, enunciaba las reglas que rigen la administración de los inmuebles federales. El principio de administración de este tipo de inmuebles estipulaba:

Los ministerios deben planear la adquisición, aprovechamiento y enajenación de terrenos siguiendo el principio que establece que la propiedad inmobiliaria federal debe administrarse de modo que la prestación eficaz de servicios gubernamentales y el aprovechamiento eficiente de los inmuebles federales conduzca a la realización de objetivos sociales, económicos y ambientales más amplios.

Hemos adoptado políticas y mecanismos administrativos para poner en práctica este principio y los designamos con la sigla GFF en el presente

165. DDH Environnement ltée, “Rapport factuel d’analyse – Technoparc de Montreal, Québec, Canada” (febrero de 2006), anexo B; SNC-Lavalin Environnement, marzo de 2002: anexo A, gráficas A1 a A16; Recursos Naturales, Fauna y Parques (2005), Planos catastrales 31H05-010-3837 y 31H05-010-3737.

capítulo, la que aparece en el título de los artículos en que dichas políticas y mecanismos se mencionan.¹⁶⁶

El Comité Consultivo del Consejo del Tesoro a cargo de la administración de inmuebles federales (CCCT-GFF), integrado también por representantes del ministerio de Medio Ambiente, estaba a disposición del Consejo del Tesoro y de los ministerios para brindarles asesoría en caso de duda sobre las posibles repercusiones de una operación inmobiliaria.¹⁶⁷

De acuerdo con esta política, entre los “Factores importantes para la toma de decisiones inmobiliarias” se encuentran las posibilidades de desarrollo: “Los ministerios deben aprovechar la demanda y las ocasiones que se presenten para sacar partida de las posibilidades de desarrollo de los bienes inmuebles federales”.¹⁶⁸ Por lo que concierne a los inmuebles excedentes, la política estipula que “los ministerios deberán señalar [al ministerio de Obras Públicas] a la brevedad posible los inmuebles que exceden sus necesidades”,¹⁶⁹ y en lo que se refiere a “Objetivos más amplios” establece que:

Generalmente, estos objetivos representan un alto número de políticas y programas de diversos ministerios gubernamentales. *Los ministerios deberán tomar en cuenta los siguientes factores al momento de analizar operaciones inmobiliarias y deberán consultar con los responsables del ministerio, la provincia o el municipio encargado de la política del programa de que se trate para que los asesoren sobre las políticas, los planes y las prioridades de ese momento.*

Entre los factores sociales están:

- vida en comunidad,
- carácter y necesidades socioculturales de la comunidad,
- proyectos o programas de desarrollo social de la comunidad y de la provincia,

166. Consejo del Tesoro de Canadá, *Manuel de la politique administrative*, c. 110, “Biens immobiliers – généralités”, s. 2 “Principe de la gestion foncière fédérale (GFF)”, p. 5 (diciembre de 1982) [en adelante, “Capítulo 110”].

167. *Ibid.* p. 6. En 1997, la Oficina de Prevención de la Contaminación de la Región Quebec de Environment Canada publicó, con la autorización del ministro de Medio Ambiente, un Manual de introducción a la responsabilidad ambiental – Medio ambiente y toma de decisiones: responsabilidad apropiada (*Guide d'introduction à la comptabilité environnementale – Environnement et prise de décisions: une comptabilité appropriée*), elaborado por el Groupe-conseil KPMG para la Ordre des comptables agréés de Quebec y Environment Canada (Montreal: ministerio de Obras Públicas, 1997).

168. Capítulo 110, p. 13.

169. *Ibid.*, p. 14.

- repercusiones en el patrimonio,
- valores arqueológicos,
- conformidad con políticas, planes y prioridades del municipio y la provincia,
- aceptación o resistencia regional,
- grupos minoritarios,
- comunidades indígenas,
- nivel y disponibilidad de vivienda,
- instalaciones recreativas y
- condiciones de tráfico.

Los factores económicos son, entre otros:

- carácter y necesidades industriales y comerciales de la comunidad,
- políticas, proyectos y prioridades de desarrollo económico del municipio y de la provincia,
- repercusiones en el valor de los inmuebles y en las posibilidades de desarrollo,
- ventajas para el plan de empleo,
- mejoramiento de los servicios municipales,
- influencia en el régimen del impuesto predial del municipio,
- incremento de valor de los recursos vinculados al inmueble,
- productividad agrícola,
- calidad y utilización del terreno,
- propiedades del suelo y del agua,
- ahorro de energía.

Los factores ambientales incluyen:

- calidad del agua,
- calidad del aire,
- ruido,
- emisiones electrónicas,
- sistema de desagüe,
- condiciones de tráfico,
- materiales peligrosos, incluida su enajenación,
- terrenos pantanosos, playas, bosques y prados,
- tratamiento de aguas residuales,

- densidad de construcción,
- fauna y flora acuática y terrestre,
- atractivo visual,
- terrenos peligrosos,
- sitios naturales de importancia nacional.¹⁷⁰

En el anexo B, “Directrices de Análisis”, la política estipula:

En los análisis efectuados para la toma de decisiones inmobiliarias se tomarán en cuenta los siguientes puntos:

[...]

- f) cuando los factores sociales, económicos o ambientales revisten gran importancia, los ministerios deberán hacer análisis complementarios del impacto socioeconómico con ayuda de tasas de actualización colectivas. Una tasa de actualización real de 10 por ciento sería de rigor en general, y para los estudios de sensibilidad lo sería de 5 a 15 por ciento. El Manual de Análisis Costo-Beneficio, Consejo del Tesoro, Ottawa: Ministro de Adquisiciones y Servicios (1978) (*Guide de l'analyse avantages-coûts, Conseil du Trésor, Ottawa: Ministre des Approvisionnements et Services (1978)*) contiene mayor información sobre este tema. En la mayoría de los de casos, los análisis de impacto socioeconómico ya deben haberse efectuado como parte del examen del programa en el que se inserta la operación inmobiliaria.

Para la presentación de los resultados de los análisis será necesario subrayar los factores que implican un alto grado de riesgo o de incertidumbre, así como las previsiones, ponderaciones, hipótesis y juicios de valor que pueden incidir en dichos resultados. También será necesario justificar la elección de la tasa de actualización.¹⁷¹

En el caso de los terrenos destinados a albergar el futuro Technoparc de Montreal, el 1º de agosto de 1989 la Corporación Portuaria de Montreal cedió este activo federal a la ciudad de Montreal por la cantidad de un dólar. A cambio, la ciudad asumió los siguientes compromisos, entre otros:

La ciudad de Montreal acepta el inmueble en las condiciones en que se encuentra y libera expresamente a Su Majestad en derecho de Canadá, a sus representantes y mandatarios y, en particular, a la Corporación Portuaria de Montreal, sus representantes y empleados, de toda responsabilidad relacionada con el título de propiedad y el estado del suelo y el

170. *Ibid.*, pp. 14-15.

171. *Ibid.*, pp. 16-17.

subsuelo del inmueble y los exonera completamente de toda reclamación, demanda, acción, procedimiento, pérdida, multa, gasto o daño resultante de vicios de los títulos de propiedad o derivado del estado del suelo y del subsuelo del inmueble.¹⁷²

Así, no sólo la ciudad renunciaba a toda reclamación posterior en contra del gobierno federal, sino que además, de presentarse una acción o acción reconvencional contra dicho gobierno, ya fuera por parte del gobierno de Quebec, CN, grupos ambientales o cualquier otra persona con motivo de la contaminación proveniente del Technoparc, la ciudad de Montreal estaría obligada a exonerarlo. El Secretariado no recibió información alguna con respecto a la aplicación de los principios de la GFF en esta venta.

Con el tiempo, el gobierno federal precisó aún más el aspecto ambiental de su política sobre bienes inmuebles y para 1998 la política estipulaba:

Requisitos de la política

[...]

- c) Antes de proceder a la enajenación de inmuebles, los ministerios deben verificar su condición ambiental. Incumbe igualmente a los ministerios determinar, en consulta con sus asesores legales y ambientales, si se han de tomar medidas correctivas.
 - (i) Cuando se trate de la venta o transferencia de inmuebles en los que el ministerio decida tomar medidas correctivas, podría ser conveniente que el propio adquirente las emprendiera, en cuyo caso corresponderá al ministerio velar que el adquirente, en el marco de la operación, tome las medidas correctivas en un plazo razonable.¹⁷³

172. Acto de venta entre la Corporación Portuaria de Montreal y la ciudad de Montreal (1º de agosto de 1989), instrumento núm. 6676 del notario Yvon Delorme, núm. 4184333 de la sección del registro de la propiedad de Montreal, p. 5.

173. Secretariado del Consejo del Tesoro de Canadá, *Politique du Conseil du Trésor sur l'environnement relatif aux biens immobiliers* (1º de junio de 1998), en línea: Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada <http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/RealProperty/dwnld/enp_f.rtf> (consulta realizada el 28 de marzo de 2007). El 1º de noviembre de 2006, esta política fue sustituida por el *Manual para la Venta o Transferencia de Inmuebles Excedentes (Directive sur la vente ou le transfert des biens immobiliers excédentaires)*, el que en su sección 6.9 establece: "Si el inmueble está contaminado y el adquirente lleva a cabo su rehabilitación, los depositarios deben asegurarse de que las correspondientes medidas de rehabilitación sean emprendidas en un periodo de tiempo razonable".

8.2.2 *Venta de Quebec a Montreal*

En los términos del decreto de noviembre de 1988 que autorizó la venta de los terrenos del Technoparc a la ciudad de Montreal, las condiciones relativas a la venta de Quebec a Montreal fueron las siguientes: el precio de venta fue de un millón de dólares, de los cuales la ciudad podía restar hasta \$C300,000 para sufragar el costo de un estudio de caracterización ambiental del terreno.¹⁷⁴ La ciudad asumió las siguientes obligaciones principales:

[...]

4. La ciudad hará cuanto sea pertinente para que toda utilización posterior de dichos terrenos, ya sea por ella misma o por causahabientes, se realice de forma segura por cuanto se refiere a los materiales contenidos en el terraplenado, de conformidad con las normas del ministerio de Medio Ambiente;
5. La ciudad liberará al gobierno de Quebec y al ministerio de Medio Ambiente de toda responsabilidad relacionada con el estado del suelo y del subsuelo de los terrenos mencionados.

[...]¹⁷⁵

Sin embargo, en diciembre de 1988 la ciudad recurrió al viceministro de Medio Ambiente de Quebec para tratar de obtener garantías sobre diferentes aspectos de la operación. Por ejemplo, solicitó al ministerio exigir a CN y VIA Rail hacerse cargo de la gestión de toda la contaminación de sus respectivos inmuebles; no imponer a la ciudad la obligación de adoptar medidas para el tratamiento de las aguas subterráneas; en cuanto a la rehabilitación del sitio, permitir que sólo se removieran los hidrocarburos en fase libre y que la tierra contaminada se quedara en el lugar; finalmente, la ciudad pretendía obtener ciertas garantías relacionadas con la infraestructura y el terraplenado del sitio.¹⁷⁶

El viceministro dio respuesta a la solicitud de la ciudad de Montreal en enero de 1989,¹⁷⁷ haciendo notar lo siguiente sobre los terrenos de CN y de VIA Rail:

174. Gobierno de Quebec, "Décret concernant la vente et l'utilisation subséquente des terrains de l'ancien Adacport", D. 1739-88, 23 de noviembre de 1988, G.O.Q. 1998.II.5869.

175. *Ibid.*

176. Carta del secretario general de la ciudad de Montreal al viceministro de Medio Ambiente de Quebec (23 de diciembre de 1988).

177. Carta del viceministro de Medio Ambiente de Quebec al secretario general de la ciudad de Montreal (23 de enero de 1989).

A este respecto, el ministerio realizó ciertas gestiones ante VIA Rail y se propone hacer lo propio en el curso de las siguientes semanas ante Ferrocarriles Nacionales de Canadá a efecto de que ambas empresas realicen estudios de caracterización integrales de la totalidad de sus respectivos inmuebles. Además, el ministerio solicitará las medidas de restauración pertinentes. Por otra parte, al momento del retiro o bloqueo de los ductos de drenaje provenientes del terreno de CN se deberá además verificar que cualquier posible fuente de contaminación originada por dichos ductos río arriba del sitio quede debidamente obstruida.¹⁷⁸

En el apartado “Contaminación del río”, la carta precisaba:

Según la información con que contamos hasta este punto en relación con la carga de contaminantes en el río, no consideramos necesario adoptar medidas de captación de las aguas subterráneas para su recuperación y tratamiento. Sin embargo, los estudios que se realicen con posterioridad permitirán cuantificar las cargas de contaminantes con mayor precisión y reevaluar la conveniencia de actuar al respecto.¹⁷⁹

El 21 de febrero de 1989, el viceministro de Medio Ambiente se dirigió nuevamente a la ciudad de Montreal, ya que ésta había manifestado sus reservas en cuanto a la redacción de las obligaciones relativas a las aguas subterráneas.¹⁸⁰ En el rubro “Contaminación del agua”, la carta precisaba:

Según la información con que contamos hasta este punto en relación con la carga de contaminantes en el río, no consideramos necesario adoptar medidas de captación de las aguas subterráneas para su recuperación y tratamiento.

Sin embargo, atendiendo las recomendaciones hechas por ADS en el estudio de caracterización elaborado para la ciudad de Montreal (capítulo 6.2, recomendación 10), ésta deberá realizar un estudio de actualización ambiental de la parte del terreno en las inmediaciones del río, con el fin de reevaluar la conveniencia de actuar con respecto a las aguas subterráneas.

El estudio de actualización preparado por la ciudad y aprobado por el ministerio de Medio Ambiente consistirá principalmente en tomar y analizar muestras de aguas subterráneas. En cuanto al ministerio, la posición actual de los piezómetros podría modificarse según sea necesario. La actualización se hará a medida que se ejecuten las obras y continuará por

178. *Ibid.*

179. *Ibid.*

180. Carta del viceministro de Medio Ambiente de Quebec al secretario general de la ciudad de Montreal (21 de febrero de 1989).

varios años si así lo exigen los datos obtenidos, con el fin de tomar en cuenta los efectos de los trabajos de mitigación de impactos (retiro u obturación de ductos de drenaje y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos) y las posibles medidas de mitigación de impactos en los sitios río arriba del CN y Via Rail.

Desde luego, no se exigirá tratamiento alguno de las aguas subterráneas antes de que evalúen los efectos de las obras de mitigación en el sitio.

[...]

Asimismo, le informo que el ministerio de Medio Ambiente no modificará o incrementará las obligaciones contenidas en la presente carta y en la del 23 de enero de 1989, a menos que nuevos acontecimientos (no comprendidos en el estudio de caracterización) o nuevas disposiciones legislativas o regulatorias así lo requieran.¹⁸¹

El acto de venta tiene fecha del 1º de agosto de 1989.¹⁸²

8.2.3 Terrenos de CN¹⁸³

El cambio en el uso del suelo de los antiguos patios de maniobras, incluida la gestión de los aspectos ambientales,¹⁸⁴ forma parte de la renovación urbana que se emprende en la mayoría de las ciudades de Canadá y Estados Unidos.¹⁸⁵ Existen empresas especializadas en la compra y rehabilitación de dichos terrenos,¹⁸⁶ así como aseguradoras contra los riesgos ambientales que presentan.¹⁸⁷ Antes de la privatización de CN en 1995,

181. *Ibid.*

182. Acto de venta entre Su Majestad en derecho de Quebec y la ciudad de Montreal (1º de agosto de 1989), instrumento núm. 6675 del notario Yvon Delorme, núm. 4184333 de la división de registro de la propiedad de Montreal.

183. Véanse gráficas 2, 5, 6, 7, 8.

184. Daniel Machalaba, "Local Ties: Decades of Mishandling Hazardous Cargo Leaves Railroads a Toxic Legacy – Areas Near Rail Yards Face Possible Health Problems" (*The Wall Street Journal*, 3 de febrero de 1999).

185. Véase, por ejemplo, SRA International, Inc., *Successful Rail Property Cleanup and Redevelopment – Lessons Learned and Guidance to Get Your Railfields Projects on Track* (preparado para la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, Oficina de Residuos Sólidos y Respuesta a Emergencias, Oficina de Limpieza y Reaprovechamiento de Terrenos Contaminados) (EPA-560-F-05-231, agosto de 2005).

186. Véase, por ejemplo, Cherokee Canada Inc., en línea: Cherokee Canada Inc. <www.cherokeecanada.com> (consulta realizada el 26 de febrero de 2007).

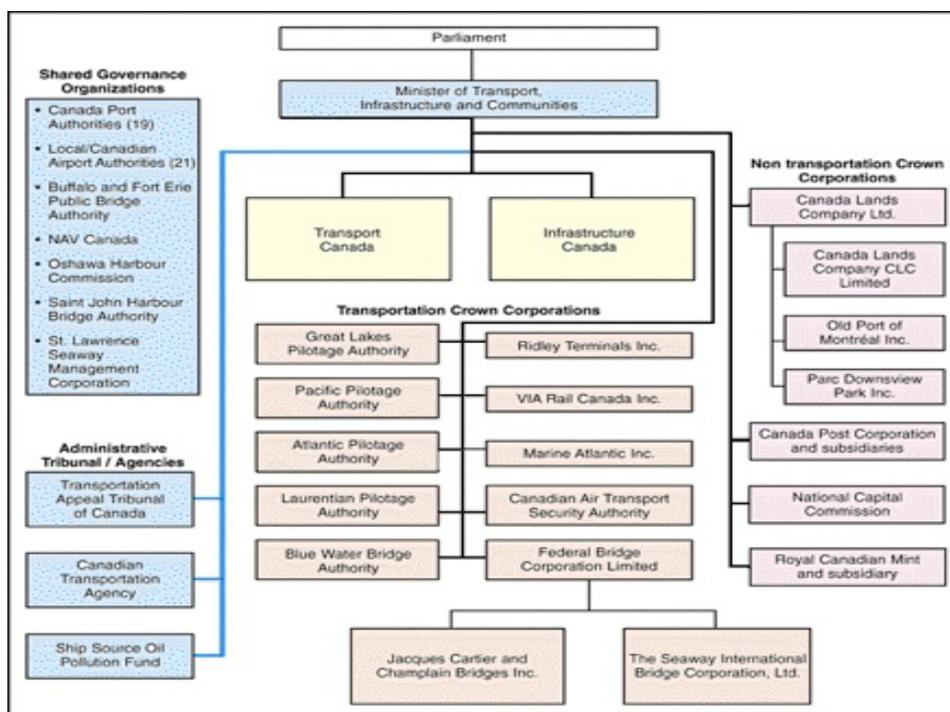
187. Véase por ejemplo, AIG Environnemental, "Railroads and Railyards", en línea: AIG Environnemental <<http://www.aigenvironmental.com/environmental/public/envindustries/0,1340,63-11-335,00.html>> (consulta realizada el: 26 de febrero de 2007).

el gobierno federal transfirió ciertos activos “estratégicos” de esta sociedad de la Corona—incluidos inmuebles sumamente contaminados, como el patio de maniobras de la ciudad de Moncton—¹⁸⁸ a Société immobilière du Canada Limitée, otra empresa de la Corona federal cuya función es encontrar un nuevo destino para esos terrenos y tratar de obtener la máxima utilidad para el gobierno federal¹⁸⁹ (véase la gráfica 4).

El patio de maniobras de Pointe-Saint-Charles no formó parte de la transferencia.¹⁹⁰

188. Véase Mesa Redonda Nacional sobre Medio Ambiente y Economía, “Sites contaminés – Projets des ateliers de Moncton, Moncton, Nouveau-Brunswick”, en línea: Table ronde nationale sur l’environnement et l’économie <http://www.nrtee-trnee.ca/Publications/HTML/Complete-Documents/SOD_Brownfield-Strategy_F/CaseStudy_MonctonShops_F.htm> (última modificación: 30 de junio de 2004).
189. Véase Ley que Establece la Continuación de Ferrocarriles Nacionales de Canadá bajo el Régimen de la Ley Canadiense de las Sociedades por Acciones y de la Emisión y Venta Pública de sus Acciones (*Loi prévoyant la prorogation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ainsi que l’émission et la vente de ses actions au public*), L.C. 1995, c. 24 (Proyecto de ley C-89), “Operaciones preliminares”, art. 6: “En tanto CN sea sociedad de la Corona según la definición del artículo 83 de la *Ley de Administración de las Finanzas Públicas*, el ministro podrá ordenar a CN que le transfiera –o que transfiera a cualquier otro ministro o empresa gubernamental designada por el gobernador en consejo– los bienes, principalmente contratos de arrendamiento u ocupación, derechos, intereses y beneficios, que considere pertinentes y en las condiciones que considere pertinentes, incluyendo el otorgamiento de una contrapartida, en su caso; CN se obliga a acatar dichas órdenes de inmediato”. Véase también Mesa Redonda Nacional sobre Medio Ambiente y Economía, nota 188, arriba. Véase además Environment Canada, *Estado de avance del programa federal de eliminación de bifenilos policlorados (BPC) (État d’avancement du programme fédéral de destruction des biphényles polychlorés (BPC))*, c. 5: “Diversos establecimientos federales decidieron no esperar a la adjudicación nacional de contratos y manifestaron a TPSGC que por razones técnicas y financieras celebrarían individualmente sus propios contratos para la eliminación de sus residuos. Por su parte, la Société immobilière du Canada Limitée, que en 1995 estaba a cargo de la remoción de casi 2,600 toneladas de suelos contaminados con BPC generados por la rehabilitación de un inmueble que había pertenecido a Ferrocarriles Nacionales de Canadá, situado en Kempt Road en Halifax (Nueva Escocia), recurrió directamente a la compañía quebequense Cintec Environnement Inc., para tratar los suelos en Quebec y eliminar los BPC. Estos suelos estaban sumamente contaminados con plomo y otros metales que impedían su incineración. Las dos toneladas de BPC residuales extraídos del suelo fueron enviados a Alberta para su eliminación. El costo aproximado del tratamiento del suelo y la remoción de los residuos con BPC fue de 1.9 millones de dólares”, en línea: Departamento de Obras Públicas y Servicios Gubernamentales de Canadá (TPSG) <<http://www.ec.gc.ca/wmd-dgd/default.asp?lang=Fr&n=FF70CABE-1>> (última modificación: 15 de noviembre de 2006).
190. Conversación telefónica con el vicepresidente de Adquisiciones Estratégicas, Relaciones Públicas y Gubernamentales de Société immobilière du Canada limitée (5 de octubre de 2006).

Gráfica 4 Cartera del ministerio de Transporte, Infraestructura y Comunidades¹⁹¹



191. Ministerio de Transporte de Canadá, Presupuesto de Egresos 2006-2007 – Informe de Planes y Prioridades (*Budget des dépenses 2006-2007 – Rapport sur les plans et priorités*), s. 1.3. Véase también Le Vieux-Port de Montreal Limitée (Société immobilière du Canada Limitée), Informe de Integración de Poblaciones (*Rapport sur le rattachement des populations*): “El decreto del C.P. 2003-2093 designa al ministro de Medio Ambiente como ministro a cargo de la Société immobilière du Canada Limitée para efectos de la *Ley de Administración de las Finanzas Públicas*, a partir del 12 de diciembre de 2003”, en línea: Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada <http://www.hrma-agrh.gc.ca/pas-srp/remarks-observations_f.asp?id=34215> (consulta realizada el 3 de abril de 2007); Decreto por el que se nombre al Secretario de Estado (Infraestructura y Comunidades) como ministro a cargo de la Société immobilière du Canada Limitée para la aplicación de la Ley, C.P. 2004-872, 20 de julio de 2004: “Por recomendación del primer ministro y de acuerdo con la definición de “ministro competente” del inciso *d*) del artículo 2 de la Ley de Administración de las Finanzas Públicas, así como con la definición de “ministro a cargo” del subinciso *a*(ii) de la sección 83(1) de dicha ley, Su Excelencia la gobernadora en consejo: *a*) abroga el decreto C.P. 2003-2093 del 12 de diciembre de 2003 (SI/2003-235); *b*) designa al Ministro de Estado que lleve el título de Ministro de

El 6 de septiembre de 2006, el Secretariado planteó a Canadá la siguiente pregunta (apéndice 5):

De la información obtenida por el Secretariado se desprende que parte de la contaminación en el sitio del Technoparc de Montreal proviene de terrenos adyacentes, principalmente de los situados río arriba del Technoparc, que CN [Ferrocarriles Nacionales de Canadá] destinó a actividades ferroviarias durante muchos años. El Secretariado desea saber si el gobierno federal o una sociedad de la Corona federal tiene alguna obligación, ya sea contractual o de cualquier otra naturaleza, con respecto a los contaminantes localizados en los terrenos en cuestión que se vierten a las aguas subterráneas del Technoparc para finalmente incorporarse al río San Lorenzo. En caso afirmativo, el Secretariado solicita se precise el origen, la naturaleza y el alcance de esta obligación y que se le proporcione copia de la documentación relacionada, la que nos permitirá elaborar un cuadro completo de la situación del gobierno federal frente a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con los residuos provenientes del Technoparc de Montreal.

El 1º de noviembre de 2006, Canadá hizo llegar al Secretariado la siguiente respuesta:

Los inmuebles que ocupan el antiguo lecho del río y forman parte del sector del Technoparc se indican en los planos catastrales remitidos a la CCA. En cuanto a la pregunta que pretende establecer las obligaciones del gobierno federal o de una sociedad de la Corona federal con respecto a la contaminación de las aguas subterráneas, la respuesta pedida cae dentro de la categoría de opinión jurídica. Las opiniones jurídicas obtenidas por el gobierno de Canadá están protegidas por el secreto profesional del abogado y no está permitida su divulgación.¹⁹²

Antes de su privatización, CN constituyó una subsidiaria, AMF Technotransport, Inc., de la que CN es el único accionista, y le transfirió la división de talleres de la Pointe-Saint-Charles.¹⁹³ Posteriormente, en

Estado (Infraestructura y Comunidades), miembro del Consejo Privado de la Reina para Canadá, como ministro a cargo de la Société immobilière du Canada Limitée para la aplicación de la Ley de Administración de las Finanzas Públicas. Estas medidas entrarán en vigor el 20 de julio de 2004". *Ley de Administración de las Finanzas Públicas*, Registro TR/2004-105.

192. Apéndice 5 del presente expediente de hechos.

193. Véase Greg Gormick, "A rebuildier reaches out – Atelier Montreal Facility" (*Railway Age*, enero de 1993), en línea: FindArticles <http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1215/is_n1_v194/ai_13336125> (consulta realizada el 6 de marzo de 2007). Véase también "CN's new subsidiary: AMF Technotransport – Canadian National incorporates subsidiary" (*Railway Age*, octubre de 1993), en línea: FindArticles <http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1215/is_n10_v194/ai_14560775> (consulta realizada el 6 de marzo de 2007).

1995, CN y GEC Alstom Canada transfirieron dicha división a AMF Technotransport Management, Inc., otorgándose a Alstom una opción a tres años para adquirir la empresa.¹⁹⁴ Más tarde, Alstom, convertida en “Alstom”, rentó de CN los talleres de la Pointe-Saint-Charles hasta el año 2004¹⁹⁵ (véase la gráfica 5).

194. Véase “GEC Alstom Canada – creates AMF Technotransport Management Inc. with Canadian National” (*Railway Age*, septiembre de 1995), en línea: FindArticles <http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1215/is_n9_v196/ai_17400885> (consulta realizada el 6 de marzo de 2007).

195. Véase “Alstom Canada is looking at moving to smaller quarters” (*Train Scan – Canadian Railway News*, agosto de 2003), en línea: Train Scan <<http://www.trainscan.com/news/scan/s0308/index.html>> (consulta realizada el 6 de marzo de 2007). Véase también Don Strack, “Locomotive Dealers and Scrappers – Companies known to be in the locomotive building, rebuilding, resale, and scrapping business”, en línea: UtahRails.Net <<http://utahrails.net/loconotes/dealers.php>> (última modificación: 10 de diciembre de 2006):

Atelier de Montreal Facility (AMF), Montreal (Quebec)

AMF Transport

GEC Alstom

Alstom

Ubicadas en los antiguos talleres de CN en Pointe-Saint-Charles, en Montreal. En mayo de 1992, los talleres se escindieron para convertirse en una empresa independiente, pero siguieron siendo división de CN. El 1º de septiembre de 1993 los talleres se convirtieron en subsidiaria de la sociedad controladora de CN y su nombre cambió a Atelier Montreal Facility Techno Transport o, simplemente, AMF Transport. [...] A finales de 1996, CN vendió las instalaciones de AMF, mas no los terrenos, a GEC Alstom Canada, subsidiaria canadiense de GEC Alstom de Amsterdam, que a su vez era coinversión entre General Electric Company (GEC) de Gran Bretaña y de Alstom de Francia. GEC es la sucesora de English Electric y no está relacionada con General Electric de Estados Unidos.

GEC Alstom cambió su nombre a Alstom en 1998, al ser reorganizada como sociedad que cotiza en bolsa. Alstom opera además otras empresas en China y Alemania. La marca de vagones GCFX está registrada a nombre de Alstom Canada, Inc., Transport.

En 1997, cuando MK Rail cerró, Alstom le compró los talleres Hornell en el estado de New York y a partir de entonces pintó y terminó en este lugar por lo menos 185 locomotoras EMD construidas para EMD mediante un contrato celebrado con SuperSteel Schenectady (SSSI).

Los talleres cerraron en 2004 y las antiguas SP SD45 y SD40T-2 que quedaban fueron reducidas a chatarra o vendidas (fuente: Greg McDonnell, 3 de julio de 2004).

El chatarrero revendió las antiguas SP 7343 y 7353 a NRE, al igual que, aparentemente, la SP 7368. Según una fuente, a finales de junio de 2004 todos los rieles que entraban y salían del taller fueron cortados del mundo exterior, y la PNC 3064 al parecer fue la última locomotora restante, la que por su estado era obvio que sería enviada a la chatarra (fuente: Bruce Mercer, 3 de julio 2004)“.

Gráfica 5 Vista aérea (hacia el Technoparc y el río San Lorenzo) de los antiguos talleres de Ferrocarriles Nacionales de Canadá en Pointe-Saint-Charles¹⁹⁶



En 2005, CN vendió gran parte de los terrenos del patio de maniobras a diversos promotores inmobiliarios montrealenses, entre otros el ex dirigente de Alstom Canada inc., al precio de un dólar.¹⁹⁷ Dichos promotores pretendían dar al sector un uso mixto —comercial y residencial— a reserva de llegar a un acuerdo con el MDDEP sobre las obras de rehabili-

196. Corporación Portuaria de Montreal, *Le havre de Montréal – Rapport final et recommandations* (abril de 2006), en línea: Société du Havre de Montreal <http://www.havre-montreal.qc.ca/fr/publications/havre_rapport_final.htm>, p. 34 (consulta realizada el 3 de mayo de 2007).

197. Mary Lamey, “Developers buy portion of Alstom train yards for \$1” (*The Gazette*, 25 de octubre de 2005).

tación requeridas.¹⁹⁸ En abril de 2006, la Corporación Portuaria de Montreal publicó un informe integral de la situación y el porvenir del Puerto de Montreal,¹⁹⁹ en el que se lee:

Antiguos talleres de CN en Pointe-Saint-Charles

El abandono del proyecto de centro de entretenimiento de Loto-Québec, asociado al proyecto de centro de exposiciones de corte internacional en el sitio de los antiguos talleres de CN en Pointe-Saint-Charles, convierte, por decir lo menos, en un problema el desarrollo de esta inmensa propiedad situada en el corazón mismo de Pointe-Saint-Charles.

La SHM recomienda:

Que la ciudad de Montreal reinicie de inmediato las pláticas con el comprador designado, o con CN que todavía es propietario de esos terrenos, para garantizar el reaprovechamiento con respeto por el rico patrimonio industrial del lugar, sin perder de vista la necesidad de descontaminar el suelo.²⁰⁰

8.3 *Características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal*

En la Resolución 04-05 (apéndice 1), el Consejo ordenó al Secretariado elaborar un expediente de hechos cuyo tema sea, entre otras cosas, las características y el destino de la contaminación en el sector del Technoparc de Montreal. En su informe de investigación, Environment Canada menciona que para poder presentar cargos por violación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca es necesario establecer el origen y el trayecto de una sustancia antes de su depósito en cuerpos de agua frecuentados por peces,²⁰¹ y que en el presente caso es imposible demostrar tales hechos más allá de toda duda fundada.²⁰²

Este apartado del expediente de hechos contiene información obtenida por el Secretariado sobre las características y el destino de la contaminación del sector del Technoparc, incluidas las fuentes y el recorrido de las sustancias antes de depositarse en el río. Considerando que la Política para el Cumplimiento y la Aplicación señala que los responsables de aplicar la sección 36(3) de la Ley de Pesca deben tomar en cuenta

198. Jan Ravensbergen, "Will Wal-Mart Move In?" (*The Gazette*, 15 de abril de 2006).

199. *Ibid.*

200. *Ibid.*

201. Véase el apéndice 9, Informe de investigación.

202. *Ibid.*

la gravedad de los daños ocasionados a los peces y a su hábitat para decidir la medida apropiada en caso de incumplimiento, este apartado incluye además información de las acciones tomadas por Environment Canada para determinar cuál es la mejor medida en función de la gravedad de los daños ocasionados al ambiente por los contaminantes presentes en el sector del Technoparc.

8.3.1 Fuentes y trayecto de los contaminantes

En la petición, los Peticionarios mencionan los HAP y BPC entre las sustancias encontradas en las muestras tomadas a lo largo del río. La sección 36(3) de la Ley de Pesca prohíbe el depósito de tales sustancias en cuerpos de agua frecuentados por peces por ser tóxicas para los mismos (véase *supra* apartado 6.2.2). El 28 de noviembre de 2006, el Secretariado solicitó una aclaración a Canadá, a la que Canadá respondió el 8 de enero de 2007 de la siguiente manera:

Solicitud del Secretariado:

El informe de investigación (22 de abril de 2003) concluye:

“La investigación no está en posibilidad, debido a la complejidad técnica y científica, de demostrar y reunir las pruebas necesarias que permitan identificar el *origen* de una sustancia tóxica y el *trayecto* preciso que siguió hasta llegar al río, eliminando sin más *las demás posibles fuentes* de contaminación, así como de vincular esta trayectoria únicamente a los terrenos que constituyen el sitio del Technoparc.”

La relevancia de dichos elementos, en el marco de una investigación al amparo de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, no resulta evidente. Le agradeceremos aclarar por qué es relevante identificar el “origen o fuente” y el “trayecto” de una sustancia para demostrar si se infringió la citada sección 36(3) de la Ley de Pesca.

Respuesta de Canadá:

Durante la investigación de una supuesta infracción de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, el investigador debe reunir pruebas de cada uno de los elementos constitutivos de la infracción. Por su parte, durante el juicio la Corona debe demostrar fuera de toda duda razonable cada uno de dichos elementos, entre ellos la identidad de la persona que efectúa o permite la descarga, así como el lugar donde ésta se lleva a cabo y la capacidad de la sustancia tóxica de incorporarse a aguas frecuentadas por los peces. Por las razones anteriores, dicha información es relevante para el asunto.

El presente apartado del expediente de hechos describe la información reunida por el Secretariado sobre las fuentes y el trayecto de los HAP y BPC en el sector donde se ubica el Technoparc. Esta información es pertinente al considerar si Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la descarga de sustancias tóxicas en el sector del Technoparc de Montreal.

8.3.1.1 Fases flotantes

Desde la década de 1980, por lo menos, Environment Canadá tiene conocimiento de que en el subsuelo del sector existen contaminantes en fase libre o fase flotante (HFF),²⁰³ es decir, sustancias como aceites y grasas que no se disuelven en el agua subterránea, sino que flotan en su superficie, contaminándola.²⁰⁴ Como el agua subterránea migra generalmente

203. Véase la definición de sustancias en fase libre de la Agencia Canadiense de Evaluación Ambiental (*Agence canadienne d'évaluation environnementale*): Registro Canadiense de Evaluación Ambiental (*Registre canadien d'évaluation environnementale*), "Aviso de inicio de una evaluación ambiental – 5a Escuadra de Goose Bay – Proyecto de Rehabilitación" (19 de febrero de 2007): "Antes de iniciar la rehabilitación de suelos y aguas subterráneas, es imperativo ocuparse de la presencia de productos en fase libre. Estos productos no se degradan biológicamente por ser tóxicos para la mayoría de las bacterias que degradan los productos de petróleo, y los tratamientos químicos lo que hacen es incrementar la movilidad de los contaminantes al aumentar la solubilidad de los hidrocarburos potenciales, con el consecuente y significativo incremento de la contaminación de las aguas subterráneas y del suelo. Los productos en fase libre deben recuperarse en forma activa o pasiva utilizando una combinación de equipo adecuado o dirigiendo el flujo por gravedad. Una vez concluida la eliminación de tales productos, se necesita rehabilitación adicional para manejar la contaminación residual de suelos, sedimentos y aguas subterráneas o superficiales, dependiendo de las características específicas del sitio", en línea: *Agence canadienne d'évaluation environnementale* <http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/Viewer_f.cfm?CEAR_ID=26393&ForceNOC=Y> (consulta realizada el 24 de abril de 2007).

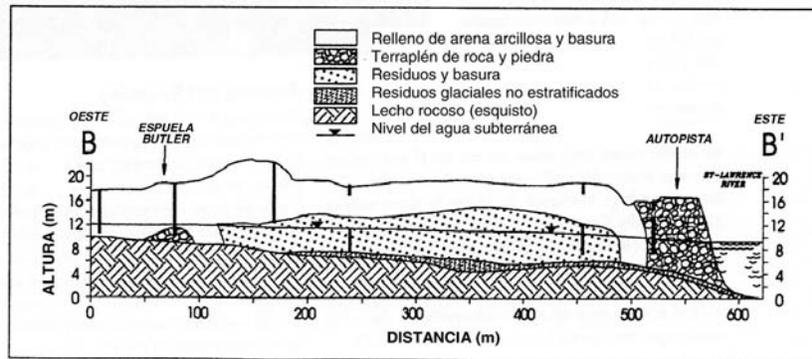
204. En un informe preparado para Environment Canada en 1984 por Foratek, la conclusión de esta compañía con respecto a la hidrogeología del sitio (p. 86) fue: "Constatamos que todo el flujo corre hacia el este en dirección al río San Lorenzo". En cuanto a la calidad del agua, su conclusión fue (p. 91): "Los resultados de los análisis físico-químicos realizados en muestras de agua tomadas en los piezómetros núms. 1 y 2 se resumen en la siguiente página [véase el cuadro núm. 5 (no se reproduce)] y confirman la presencia de agua de lixiviación (alta conductividad, gran cantidad de materia disuelta, dureza elevada...). También se comprobó que dicha agua estaba contaminada con aceites y otros productos derivados o asociados. No se hicieron análisis a escala de estos hidrocarburos pesados. La contaminación puede deberse a operaciones anteriores de disposición de residuos y líquidos o a la infiltración de tales productos a través de los ductos de drenaje que atraviesan el sitio desde el patio de maniobras de CN." Foratek International Inc., *Étude des sites de disposition de*

de arriba hacia abajo, Environment Canadá sabía que era cuestión de tiempo que este “producto” aceitoso —que contiene BPC y HAP²⁰⁵— descendiera por la pendiente y llegara al río²⁰⁶ (véase la gráfica 6).

déchets solides sur les terres fédérales au Québec (Informe final – Fase II) presentado a Environment Canada, Región Quebec, Informe núm. 611, Proyecto núm. FFG 83027, marzo de 1984 [en adelante, “Informe Foratek”], 7.0 Adacport.

205. Véase por ejemplo *Kilder til jordforurening med tjære, herunder benzo(a)pyren i Danmark*, “Summary and conclusions”: “El presente informe tiene como objetivo identificar y evaluar las posibles fuentes de HAP en el suelo. En el mismo se identifican los perfiles de los HAP para diferentes fuentes y se evalúan los perfiles en el suelo, diferenciados en función de la fuente y de los cambios temporales. También se considera la posibilidad de transformaciones que pueden producir HAP y se identifican otros posibles indicadores de suelos contaminados con HAP” [traducción nuestra], en línea: Ministerio de Medio Ambiente de Dinamarca <http://www2.mst.dk/common/Udgivramme/Frame.asp?pg=http://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2002/87-7972-303-9/html/samfat_eng.htm> (consulta realizada el 24 de abril de 2007).
206. Informe Foratek, 7.0 Adacport. Véase también ADS Associés Ltée, *Caractérisation du site et des environs de l'Adacport*, n/d 36-136, v/d 88F33A, presentado a la ciudad de Montreal, Departamento de Obras Públicas (noviembre de 1988), parte 6, Conclusiones y recomendaciones en pp. 6-1 a 6-3: “3 – La unidad de residuos presenta concentraciones que exceden el criterio C (criterios indicativos de contaminación para el uso industrial del sitio) del MENVIQ (MDDEP) en el caso de varios metales pesados, azufre y aceites y grasas y, en ocasiones, fenoles y HAP. El relleno de los sectores centro y oriente (cerca del Adacport y del puente Victoria) está limpio en términos generales, salvo por el parámetro azufre y por 4 (cuatro) de 16 (dieciséis) puntos muestreados en donde se detectaron metales pesados ligeramente por arriba del criterio C. Se sospecha de fuentes de contaminación externas o ajenas a un sitio de confinamiento: escorias que con frecuencia se asocian con los metales pesados, probables fugas del drenaje pluvial proveniente del patio de maniobras de CN, marcada presencia de aceites y grasas a medida que nos acercamos a la propiedad de CN. 4 – La contaminación de las aguas subterráneas es relativamente importante en el sitio en conjunto y es sobre todo de naturaleza inorgánica (Pb) y orgánica (nitrógeno, CAM, fenoles, aceites y grasas minerales, HAP y BPC). En el caso de los BPC, la contaminación se observó en un solo lugar, en el punto de muestreo FP-17. Además, tanto en este punto como en el FP-26 se extrajo una fase flotante de hidrocarburos. La concentración de plomo excede el parámetro “C” en 20 de las 30 muestras tomadas. [...] 6 – El manto freático se sitúa entre 4.1 y 10.6 metros de profundidad en la unidad de residuos y en general el flujo corre en dirección al río, lo que de nueva cuenta permite suponer la existencia de fuentes de contaminación hacia arriba. El gradiente de corriente de la capa superficial es por lo general de 2%. La horquilla de conductividad hidráulica va de 10^{-2} a 10^{-4} cm/s en la unidad de residuos, y es de 10^{-3} a 10^{-6} cm/s en la roca menos permeable. Las velocidades de escorrentía calculadas en la unidad de residuos son del orden de 20 metros por año, lo que quiere decir que el agua que recarga la capa subterránea y proviene del lindero norte del sitio tardará en promedio de siete a ocho años para atravesar el sitio. Se considera que las zonas de escorrentía preferentes que favorecen la migración de contaminantes están a lo largo del drenaje pluvial de CN. El caudal bruto de las aguas subterráneas del sitio se estima en 3,000 m³/día. Las contribuciones brutas al río podrían tener altas concentraciones de plomo (120 kg/año),

Gráfica 6 Sección transversal del sitio entre la espuela Butler de CN y el río San Lorenzo²⁰⁷



Corte transversal que muestra la hidrogeología del sitio

En 1990, previendo el establecimiento de un parque de alta tecnología en el antiguo basurero municipal, la ciudad de Montreal contrató los servicios de Dessau Inc., consultores en ingeniería, para la elaboración de un cuadro general del estado y la extensión de las fases flotantes y de la contaminación del suelo y las aguas en las áreas cercanas a los ductos de CN (véase *supra* el apartado 8.1; véanse también las gráficas 7 y 8) y definir las medidas de restauración más apropiadas.²⁰⁸ El informe del estudio contiene la siguiente conclusión:

Cl⁻ (110 000 kg/año), COT (24 000 kg/año) y aceites y grasas (900 kg/año). 7 – Si comparamos estas cargas con otras fuentes puntuales de efluentes (colector St-Pierre y valores para una industria petroquímica típica), comprobaremos que el plomo y, en menor medida, el fenol, representan una carga relativamente elevada para el río. Para los demás parámetros para los que se tienen datos comparativos disponibles, la aportación del sitio es relativamente baja. Sin embargo, cabe hacer notar que los modelos de migración de las aguas subterráneas en el sitio indican contribuciones puntuales de contaminantes (drenaje del sitio). Por otra parte, las concentraciones de los parámetros medidos en el río a la altura del sector tienden a confirmar que el colector St-Pierre tiene un impacto más importante que el propio sitio. Sólo las concentraciones de benceno se pudieron atribuir claramente al sitio del Adacport. En este caso, el origen probable sería una derivación del drenaje localizada en el sitio de CN.”

207. “Bioslurping at CN – Site Remediation, Butler Spur; Montreal / Consulting Engineer: Golder & Associates / Recovering the diesel oil that contaminates a CN rail site in Montreal has yielded 600,000 litres for re-use so far”, en *Canadian Consulting Engineer* (junio-julio de 2000), p. 35 [en adelante, “Bioaspiración en CN”].
208. Dessau Inc., *Conduites d’égout du CN et phases flotantes d’hydrocarbures sur le site de l’Adacport* (17 de diciembre de 1990); portada: carta del vicepresidente ejecutivo de Dessau Inc. a la CIDEM (Comisión de Iniciativa y Desarrollo Económico de Montreal) (17 de diciembre de 1990).

El análisis ambiental de la problemática de los ductos de drenaje de CN y de las fases flotantes de hidrocarburos presentes en el subsuelo del Adacport permitió cuantificar la magnitud de la contaminación, establecer su naturaleza, identificar y evaluar los impactos y los riesgos ambientales resultantes e idear medidas de restauración necesarias y suficientes.²⁰⁹

Por lo que concierne a las fases flotantes de hidrocarburos, Dessau Inc. llegó a la siguiente conclusión con respecto a su calidad, cantidad y destino y al efecto que tendría en ellas la compactación dinámica y los trabajos de instalación de las infraestructuras necesarias para la habilitación de un parque de alta tecnología:

4. Las dos fases flotantes están situadas a una profundidad aproximada de ocho metros bajo la superficie del suelo. La estela de la fase flotante FP-17 es de forma circular y su radio aproximado es de doce metros. La densidad del aceite es inferior a dos centímetros y el volumen se puede calcular en cerca de 1,600 litros. Es probable que este aceite se haya depositado en una depresión y después fuera enterrado durante el terraplenado final del sitio del Adacport. El contenido de BPC del aceite no supera la norma de 50 ppm y por lo tanto podría ser eliminado si se le retira del sitio. En el caso de la fase FP-26, la estela tiene forma de elipse y la longitud de sus dos ejes es de 100 m y 30 m. La densidad del aceite siempre es inferior a 10 cm, con promedio aproximado de 5 cm, y se calcula que el volumen de aceite es de casi 11,300 litros. El contenido de BPC del aceite supera la norma de 50 ppm y en consecuencia no se puede eliminar debido a la moratoria actual, por lo que habría que ponerlo en reserva por tiempo indefinido si se le retira del suelo.
5. Considerando la baja densidad del aceite, el tiempo transcurrido y que no existen otras fuentes, las posibilidades de migración de las dos fases flotantes hacia el río son muy pocas. A pesar del gradiente hidráulico es muy probable que, para todo fin práctico, el movimiento del aceite sea detenido por el agua presente en la franja capilar.

En nuestra opinión, las fases flotantes están en equilibrio y se degradarán en el lugar. La degradación se va a retrasar por la presencia de fuertes concentraciones de sustancias tóxicas. Las sustancias que emita la degradación se sumarán a las provenientes de los residuos domésticos e industriales.

Luego entonces, en las condiciones actuales, los efectos y riesgos ambientales de las fases flotantes son ínfimos en comparación con aquellos vinculados a ese antiguo basurero que es el Adacport.

209. *Ibid.*, p. 114.

6. La compactación dinámica del terreno hará subir el aceite y el agua en el interior de los capilares y los empujará hacia la periferia. Después, ambos líquidos se estabilizarán según la nueva porosidad de la franja capilar. El efecto integral de la compactación será entonces extender ligeramente el aceite hacia la orilla de la estela, facilitando su absorción por los suelos no saturados. Eventualmente se esperará un nuevo equilibrio en el que el espesor del aceite será todavía menor al actual, reduciéndose aún más sus posibilidades de migración. En consecuencia, los trabajos de compactación dinámica no afectarán de forma importante las fases flotantes y no tendrán un impacto significativo.²¹⁰

En 1997, CN afirmó:

No es posible determinar el porcentaje de hidrocarburos que pudieron haber migrado de la espuela Butler hacia el sitio del Technoparc. Antes se necesitaría una revisión histórica detallada del uso y de la evolución del sitio, así como una caracterización complementaria de dichos terrenos y una piezometría más detallada, ya que al parecer hubo fuentes de hidrocarburos en este sitio. Fotografías aéreas que datan de 1963 (Golder, julio de 96) muestran la presencia de importantes lagunas en diversos puntos del terreno del Technoparc.²¹¹

En 1998, la ciudad de Montreal respondió:

No podemos restar importancia a la cantidad de hidrocarburos que migraron de la espuela Butler hacia el Technoparc, habida cuenta de la presencia de lagunas en las fotografías aéreas del antiguo basurero tomadas en 1963, de las diferencias de viscosidad y contenido de BPC de los hidrocarburos, así como del nivel de agua elevada medida en los pozos 91F81-3 localizados al norte de Bell Mobilité. Sobre estos puntos, permítasenos hacer

210. *Ibid.* pp. 115-116.

211. Carta del vicepresidente adjunto de Medio Ambiente de CN al Servicio de Desarrollo Económico de la ciudad de Montreal, Asunto: Vertimiento de hidrocarburos en el río San Lorenzo en Pointe-Saint-Charles. Medidas correctivas – Fase 1 B. Resolución núm. CE9602124 (30 de septiembre de 1997). Véase también la Nota del Comisionado del Servicio de Desarrollo Económico de la Ciudad de Montreal al subdirector del Servicio de Desarrollo Económico de la Ciudad de Montreal, Asunto: Estudio de caracterización AMF – Comentarios y conclusiones principales (28 de octubre de 1992): “El programa de estudio consistió en una caracterización preliminar de la calidad del suelo y el agua subterránea en las inmediaciones de la espuela Butler, en el lindero este de la propiedad de CN. [...] El objetivo final de este estudio era determinar todas las posibles vías de migración y salida de la contaminación de los límites de la propiedad de CN”, Resumen, p. i, y “Es necesario emprender acciones para controlar el avance de la fase pura, de la espuela Butler hacia el río San Lorenzo”, Resumen, pp. v y vi.

comentarios y diversas consideraciones que indican más bien una contribución importante de hidrocarburos por parte de su terreno.

[...]

Luego entonces, no podemos pretender que no ha habido otras fuentes de hidrocarburos del lado del Technoparc, pero consideramos muy probable que parte de las fases libres de hidrocarburos encontradas en él provengan del terreno de ustedes, sobre todo porque tales fases se localizan directamente río abajo de las fases flotantes de la espuela Butler, en la dirección de la corriente de las aguas subterráneas. Tomando en cuenta esta información, es para nosotros motivo de decepción enterarnos que pretenden suspender la contribución de CN en todos los trabajos adicionales de caracterización y captación de los hidrocarburos que se vierten al río.²¹²

En un artículo publicado en *Canadian Consulting Engineer* en junio de 2000 se lee:

El diésel debe haberse infiltrado en el suelo, en el sitio de los Ferrocarriles Nacionales de Canadá en el centro de la ciudad de Montreal, a una velocidad increíble. Hasta ahora, con las actividades de recuperación en la espuela Butler a lo largo del río San Lorenzo se han retirado casi 600,000 litros de esta materia negra. Hélène Richer, de la compañía Golder Associés Ltée e ingeniero consultor a cargo del proyecto, habla con desaliento del bombeo de la estela de aceite en la que han estado trabajando. “Creíamos que ya habíamos terminado, señala, pero todavía nos falta mucho.”

El patio de maniobras se utilizó para reparar y reabastecer de combustible las locomotoras diésel durante casi 30 años, entre 1950 y 1980. En el curso de este periodo un ducto de diésel se rompió y dejó escapar combustible a la capa subterránea. Por si fuera poco, el sitio fue basurero municipal durante 100 años, desde mediados del siglo XIX. El suelo es permeable y el manto freático fluctúa entre 7 y 8.5 metros bajo la superficie del suelo.

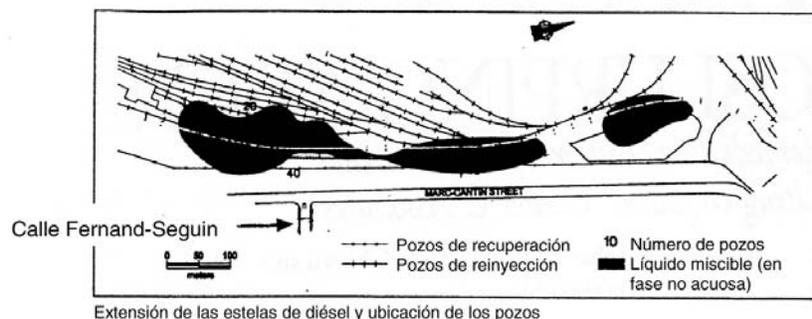
En 1991, CN descubrió tres estelas de diésel que se extendían a una distancia aproximada de 780 metros de las vías y corrían río abajo, en dirección a los linderos de la propiedad. El sitio era demasiado extenso para poder contener las estelas físicamente por medio de muros o estacas de lodo. Los métodos clásicos de “bombeo y tratamiento” no eran factibles, pues suponían el retiro de inmensos volúmenes de agua.

212. Carta del comisionado principal del Servicio de Desarrollo Económico de la Ciudad de Montreal, al vicepresidente adjunto de Medio Ambiente de CN, Asunto: Autorización para la instalación de seis pozos de observación a lo largo de la espuela Butler, al sur en el terreno del Technoparc, y comentarios a su carta de 30 de septiembre de 1997 (27 de febrero de 1998).

CN y Golder decidieron recurrir a la “bioaspiración”, método que también se conoce con el nombre científico de “restauración mejorada al vacío”, que es mucho menos descriptivo [traducción nuestra].²¹³

-
213. *Bioaspiración en CN*, nota 206, arriba, p. 34. En 1990, Quebec adoptó el Reglamento sobre Productos de Petróleo (*Règlement sur les produits pétroliers*), R.Q., c. U-1.1, r.1, emanado de la Ley sobre Utilización de Productos de Petróleo (*Loi sur l'utilisation des produits pétroliers*), L.R.Q., c. U-1.1 (actualmente Ley sobre Productos de Petróleo y Equipo Petrolero (*Loi sur les produits et les équipements pétroliers*), L.R.Q., c. P-29.1). El sitio en Internet del MDDEP, en línea: “Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés” <<http://www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/politique/remplacement.htm>> (consulta realizada el 11 de abril de 2007), contiene la siguiente explicación: “En 1990, el gobierno de Quebec adoptó el Reglamento sobre Productos de Petróleo cuya aplicación corresponde al ministerio de Recursos Naturales. Dicho reglamento establece, entre otras cosas, que quienes exploten o utilicen tanques subterráneos de acero sin protección de más de 15 años de antigüedad que contengan combustibles y lubricantes, así como tanques de almacenamiento con capacidad superior a 4,000 litros que contengan combustóleo, están obligados a verificarlos y reemplazarlos en un lapso de diez años (1991-2001). También obliga a caracterizar y rehabilitar los materiales contaminados por fugas de dichos tanques y finalmente señala que los propietarios de tanques de almacenamiento subterráneos o superficiales que dejen de utilizarlos durante más de dos años o que los desmantelen deben caracterizar el terreno y descontaminarlo si fuera necesario.” En 1997, el gobierno federal adoptó el Reglamento para el Registro de Sistemas de Almacenamiento de Productos de Petróleo y Productos Relacionados en Territorio Nacional o Territorio Aborigen (*Règlement sur l'enregistrement des systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés sur le territoire domanial ou le territoire aborigène*), DORS/97-10, en virtud de la Ley Canadiense de Protección Ambiental, L.R.C. 1985, c. 16 (4^e suppl.), la que señala [sección 207(1)] que este reglamento es aplicable a las sociedades de la Corona, como se definen en la sección 83(1) de la Ley de Administración de las Finanzas Públicas (*Loi sur la gestion des finances publiques*) (L.R.C. 1985, c. F-11): “Sociedad de la Corona: Sociedad de la Corona controladora o afiliada de su entera propiedad”. “Sociedad de la Corona controladora: Persona moral que es propiedad absoluta y directa de Su Majestad, a excepción de los establecimientos públicos.”

Gráfica 7 Extensión de las capas de diésel y ubicación de los pozos en los terrenos de CN, a lo largo de la espuela Butler (2000)²¹⁴

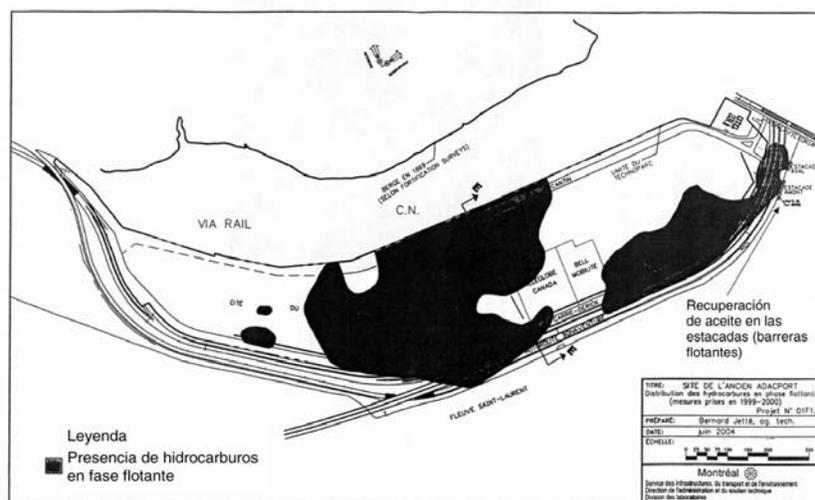


A la fecha, se calcula que “[...] la parte central del Technoparc alberga de 4 a 8 millones de litros de hidrocarburos de petróleo que contienen de 1 a 2 toneladas de BPC”.²¹⁵ A título comparativo, la capacidad aproximada de una alberca olímpica (de 50 m de largo y 2 m de profundidad) es de 2.5 millones de litros.

214. *Bioaspiración en CN*, nota 207, arriba, p. 35.

215. “Encadrement et assistance technique dans le choix des technologies pour le traitement des eaux souterraines du Technoparc de Montreal”, Propuesta de servicios presentada por el Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS) a la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá (*Développement économique Canada* (DEC)) (Montreal, septiembre de 2005), p. 2.

Gráfica 8 Distribución de los HFF en el sitio del Technoparc (1999-2000)²¹⁶



Es probable que en la época en que el pantano servía de relleno sanitario se hayan arrojado desechos industriales líquidos, como lo da a entender CN líneas arriba.²¹⁷ Sin embargo, diferentes personas entrevistadas por el Secretariado mencionaron que era poco probable que la ciudad o empresarios independientes hubieran llevado enormes volúmenes de aceite al basurero de la Pointe-Saint-Charles para su eliminación, ya que en esa época los aceites quemados se reutilizaban o se vendían.²¹⁸ Según Environment Canada, el combustible diésel es reconocido como una sustancia tóxica para los peces.²¹⁹

216. Ciudad de Montreal, "Proyecto de captación y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos y aguas subterráneas en el sector del antiguo Adacport – Reunión del jueves 26 de agosto de 2004 a las 13:30 hrs. – Lista de documentos remitidos a los participantes por la ciudad – 2) Distribución de hidrocarburos en fase flotante (medidas tomadas en 1999-2000)" (División de Laboratorios, junio de 2004).

217. Nota 210, *infra*.

218. Reunión con empleados de la ciudad de Montreal (14 de marzo de 2006). Conversación telefónica con Harold Kenny, ex empleado de la división inmobiliaria de CN en el este de Canadá (febrero de 2007).

219. Director de la Oficina de Aplicación de la Ley, Servicio de Protección Ambiental, Environment Canada, "Enforcement of Canadian Laws of Environmental Protection as Applied to Federal Facilities", comunicación presentada con el título "Economic Development and Ownership Issues" en el marco del segundo congreso internacional de la RICAA en Budapest en septiembre de 1992, en línea: INECE <<http://www.inece.org/2ndvol1/2ndTOC.htm>> (consulta realizada el 27 de marzo de 2007).

En el caso del Technoparc, los resurgimientos aceitosos están contaminados con BPC. A este respecto, Environment Canada manifiesta:

[...] la conclusión es que los bifenilos policlorados cumplen con todos los criterios para ser manejados de conformidad con la ruta 1 de la Política de Gestión de Sustancias Tóxicas y se recomienda su virtual eliminación del medio ambiente.²²⁰

El Secretariado trató de obtener información sobre las posibles y diversas fuentes de BPC en este sector y consiguió el siguiente informe, preparado por un ex oficial de servicio de la sección de emergencias y luego jefe de la división inspecciones e investigaciones de la dirección regional de Environment Canada en Montreal (actualmente jubilado) en colaboración con su padre, ex empleado a su vez de CN (y también jubilado) que trabajó para CN durante 32 años, de los cuales 25 en los varios talleres y en el patio de maniobras de la Pointe-Saint-Charles. Este informe en ningún caso pretende demostrar que se haya infringido la ley o que se haya omitido su aplicación, sino que es una contextualización histórica preparada con fines informativos por un respetado ex jefe de programas de aplicación de la ley de Environment Canada (véase curriculum vitae de Guy Martin, apéndice 11), con base en su propio conocimiento directo y el de su padre de las actividades realizadas en el sector del Technoparc durante varias décadas.

**Análisis de la utilización de productos con BPC en el patio
Pointe-Saint-Charles de CN en Montreal, su posible contaminación
y la del Technoparc**

(20 de febrero de 2007)²²¹

1.0 Breve análisis de las actividades operativas del patio de CN en Pointe-Saint-Charles en Montreal, Quebec, en comparación con las del *Paoli Rail Yard* en Paoli, Pensilvania, Estados Unidos, y de la contaminación con BPC en este último que fue objeto de la sentencia acordada por las partes #99-1479, dictada por el Tribunal de Apelación de Estados Unidos de América para el Tercer Circuito (*United States Court of Appeals for the Third Circuit*) el 26 de diciembre de 2000

Manifiestan ustedes haber encontrado información relativa a un patio de maniobras contaminado con BPC y me solicitan hacer comentarios sobre

220. Véase "Politique de gestion des substances toxiques", Synopsis, en línea: Environment Canada <<http://www.ec.gc.ca/wmd-dgd/default.asp?lang=Fr&n=97B21DD4-1&offset=1&toc=show&printversion=true>> (consulta realizada el 20 de abril de 2007).

221. Guy Martin, "Analyse portant sur l'utilisation de produits contenant des BPC à la cour Pointe-Saint-Charles du CN, Montreal, sa contamination potentielle et celle du Technoparc" (20 de febrero de 2007). [n.b. La sangría es para las notas del Sr. Martin.]

dicha información a la luz de las actividades realizadas en el patio de CN en Pointe-Saint-Charles. La comparación de los dos patios de ferrocarril revela que existen importantes diferencias, aun cuando las actividades y operaciones relacionadas al transporte ferroviario que ahí se desarrollaron pueden considerarse similares a pesar de sus grandes diferencias en importancia.

1.1 Superficie operativa y tipo de operación

1.1.1 Patio de Paoli, Pensilvania

El documento antes mencionado (en adelante la “sentencia”) indica que el patio de Paoli tiene una superficie de operación de 28 acres (11 hectáreas) que incluye un taller en el que de 1915 a 1995 se reparaban vagones. Las operaciones que ahí se llevaron a cabo durante este periodo fueron mantenimiento regular, reparación y depósito de vagones. Considerando su posición geográfica, sus operaciones y las dimensiones limitadas del inmueble, podemos considerar que se trataba de un pequeño patio ferroviario secundario de una espuela que comunicaba los trenes de pasajeros de la periferia noroeste de Filadelfia. En efecto, la estación de Paoli está situada a aproximadamente 20 millas [32 km] de la estación de Filadelfia y hoy día todavía da servicio a trabajadores y estudiantes.

En la década de 1950 se iniciaron las labores de depósito y mantenimiento de trolebuses (*trolley cars*) en el patio de Paoli. Estos vagones utilizaban transformadores que contenían fluidos dieléctricos como aislante y líquido intercambiador de calor para su enfriamiento. En esa época, los fluidos dieléctricos estaban compuestos principalmente de bifenilos policlorados (BPC), que gozaban de gran aceptación por su estabilidad química, su resistencia a la corrosión y por ser excelentes agentes térmicos y aislantes.

Según la sentencia, durante el mantenimiento de los transformadores de los trolebuses los fluidos dieléctricos con BPC se derramaban y se volatilizaban por sobrecalentamiento durante la operación de los trenes. Las operaciones en el patio de Paoli supuestamente contaminaron todo el inmueble y los terrenos contiguos debido a la erosión del suelo.

1.1.2 Patio de CN en Pointe-Saint-Charles

En comparación, el patio de ferrocarril de CN en Pointe-Saint-Charles existe desde 1853, es decir, desde el inicio de las operaciones ferroviarias importantes en Canadá. En su época de mayor esplendor tenía casi 4,000 empleados. Su superficie de operación es mucho más importante que la de Paoli y cuenta con numerosos talleres y oficinas, por ejemplo, y sólo por mencionar algunos, el taller principal de mantenimiento y reparación de vagones, la imponente central térmica, el taller de locomotoras, el

taller de proyectos especiales y las oficinas administrativas, sin contar los patios específicamente adaptados para actividades ferroviarias como el taller de coches de pasajeros (*coach yard*). De hecho, los talleres de CN de la Pointe-Saint-Charles albergaban el centro de mantenimiento de trenes más importante y más antiguo de CN en Canadá. Cabe mencionar que dichos talleres también fueron llamados a apoyar las actividades bélicas (1939-1945) y que en ellos se construyeron carros de asalto y se fabricaron municiones, sin que por ello cesaran las actividades ligadas a la función ferroviaria.

El patio de CN en Pointe-Saint-Charles fue testigo del paso de las primeras locomotoras de vapor y de la llegada de las primeras locomotoras de diésel al inicio de la década de 1950. Durante más de 125 años conoció y sufrió por desgracia todas estas actividades poco respetuosas del medio ambiente y vio crecer su superficie por encima de sus residuos acumulados. En efecto, uniendo la ventaja a la reducción de costos de eliminación de residuos industriales y de otra naturaleza, la propiedad se expandió rellenando la parte baja al sureste de ésta con dichos residuos, lo que era una práctica industrial ordinaria hasta la década de 1970. Lo que distingue al patio de Pointe-Saint-Charles del de Paoli, Pensilvania, es que las actividades del primero no incluían el depósito y mantenimiento de vagones de tren tirados por locomotoras o de trolebuses autónomos (*trolley locomotives* o *autonomous trolley coaches*).

Aun cuando CN utilizaba tales trenes eléctricos con pantógrafo²²² para los suburbios del norte de Montreal, éstos debían tomar el túnel bajo el monte Real para llevar a los pasajeros a la estación central en el corazón de la metrópolis. Estos trenes eléctricos recibían mantenimiento y se guardaban en el patio Lazard, en Ville Mont-Royal, y ofrecían, entre otros, el servicio entre la estación central y St-Eustache, Quebec. Hacia la década de 1910, Canadian Northern Railways, una de las compañías que más tarde se fusionaron para dar origen a CN, construyó un taller de mantenimiento de locomotoras en el patio Lazard.

1.2 Conclusión

Un ex empleado de CN en el patio de Pointe-Saint-Charles me confirmó que nunca se guardó, restauró, dio mantenimiento o reparó ninguna locomotora o vehículo accionado por electricidad (pantógrafo) en dicho lugar, lo que supuestamente significa que la contaminación con BPC del patio Pointe-Saint-Charles de CN no se debe a la presencia de locomotoras eléctricas, como en el patio de Paoli.

222. Pantógrafo: Dispositivo articulado de toma de corriente empleado en locomotoras y vehículos de tracción eléctrica, que flota sobre la catenaria (*El Pequeño Larousse Ilustrado*, 2005). Catenaria: Sistema de suspensión del hilo de alimentación de energía eléctrica (llamado *hilo de contacto*) de locomotoras o vehículos de tracción (*El Pequeño Larousse Ilustrado*, 2005).

2.0 Consideraciones sobre el uso de productos con BPC en el patio Pointe-Saint-Charles de CN y su posible contaminación

2.1 Datos históricos

El análisis de la potencia eléctrica necesaria para hacer funcionar un importante centro de mantenimiento ferroviario de la talla del patio Pointe-Saint-Charles de CN, considerando su antigüedad, su evolución histórica y la potencia de los motores que permiten su funcionamiento, arroja una capacidad instalada de 12,000 voltios a partir de la década de 1910 y de aproximadamente 25,000 voltios hacia la década de 1970, que es el momento en que Hydro-Québec aumentó su capacidad de distribución en su red montrealés.

Aquí cabe hacer notar que los BPC fueron introducidos a la industria en la década de 1930 y que a partir de entonces se utilizaron en numerosas aplicaciones, como las siguientes:²²³

ceras*	ciertos lubricantes*
pegamentos*	tintas de impresión
refrigerantes*	plaguicidas*
bombas de vacío (de aceite)*	aceites de corte *
pinturas*	papel autocopiante*
agentes de eliminación de polvos*	compuestos de calafateo*
plastificantes	selladores
balastras fluorescentes	

sin olvidar los transformadores eléctricos*, condensadores*, dispositivos de conmutación*, electroimanes*, etc.

2.2 Capacidad instalada y operaciones

Ahora bien, como una capacidad instalada de esta magnitud necesitaba transformación y regulación, era necesario el uso de transformadores para convertir el voltaje a 550-600 voltios y poder alimentar la central térmica, las baterías de compresores de aire, bombas, ventiladores, soldadoras, grúas, imanes eléctricos y toda la gama de máquinas-herramientas necesarias para trabajar los metales y satisfacer las necesidades de fabricación, reparación o mantenimiento de locomotoras o vagones diversos. Luego entonces se necesitaban varios transformadores eléctricos para reducir el voltaje y aumentar el amperaje al nivel útil, así como dispositivos de conversión y un gran número de condensadores eléctricos. Estos últimos permitían el funcionamiento de cada uno de los motores y garantizaban la ausencia de variaciones de corriente de los circuitos de alimentación.

223. El asterisco indica que muy probablemente estaban presentes en los talleres del patio Pointe-Saint-Charles.

Considerando el periodo y la historia de la puesta en servicio de los equipos con BPC, sin lugar a dudas había transformadores, convertidores, condensadores e imanes eléctricos en los diferentes talleres. Como en todo el sector industrial, durante los años en los que no se conocía la toxicidad de los BPC no se tomaron medidas de seguridad ni surgieron inquietudes especiales en la ejecución de las labores de mantenimiento o incluso en el manejo de los residuos de los fluidos dieléctricos o el equipo que los contenía. Se mezclaban aceites lubricantes y otros productos sin importar su naturaleza, orígenes, usos secundarios o su eventual eliminación.

En general, sólo se conocían los beneficios de la promoción comercial. Durante muchos años, los informes de los efectos tóxicos de los BPC, publicados aquí y allá en revistas de medicina del trabajo, apenas suscitaron interés, al igual que la prevención de accidentes de trabajo y la higiene industrial. Personas que trabajaban dando mantenimiento a material eléctrico incluso utilizaban el fluido dieléctrico con BPC como linimento contra la artritis.

También cabe mencionar que los durmientes de las vías y el balasto²²⁴ siempre estaban manchados de aceite lubricante de los motores y de otras piezas en movimiento. En efecto, antes de la llegada de los cojinetes de bolas que ahora se utilizan en todos los ejes móviles como los de los vagones modernos, los ejes de hierro rodaban sobre soportes metálicos de flotación compuestos de una aleación de metales maleables que una masa lanosa impregnada de aceite lubricante mantenía lubricados. La cara externa de las ruedas estaba equipada con una caja que portaba la masa lanosa, la que era lubricada manualmente en todos los patios de ferrocarril durante el recorrido del tren. Estos soportes metálicos de flotación goteaban sin cesar sobre la vía, ya fuera dentro de un patio o sobre las vías del trayecto. Con el paso de los años, este aporte de aceite al suelo dejó de ser insignificante. Según la información obtenida, el aceite lubricante de los cojinetes era virgen y no se le había dado ningún uso anterior.

2.3 Manejo de residuos durante el periodo de falta de conciencia ambiental

Considerando la poca preocupación ambiental que había en el periodo anterior a la década de 1970, los fluidos dieléctricos eran considerados igual que los demás aceites lubricantes de motores de combustión interna (locomotoras y otros) y eran eliminados junto con éstos o al igual que éstos. Tanto en las pequeñas empresas como en la industria, era normal e incluso natural eliminar aceites y otros residuos incluso en el suelo cerca del taller donde se trabajaba.

224. Balasto: Lecho de piedras trituradas que mantiene y sujeta los travesaños de una vía férrea (*El Pequeño Larousse Ilustrado*, 2005).

Lo mismo ocurría con el equipo en desuso o inservible, que con frecuencia era enterrado en el mismo inmueble o desechado y llevado al basurero más cercano, o enviado a los vendedores de chatarra de la localidad para la recuperación de los metales en el caso de transformadores y convertidores. En el caso de los condensadores desechados, debido a su solidez el destino más probable era el entierro en el sitio o en el basurero.

Dado que pocos patios de ferrocarril estaban revestidos, los aceites para abatir el polvo con frecuencia se utilizaban en los diferentes caminos, para así disminuir las quejas de los empleados y de los residentes de las inmediaciones.

Además, todos los recipientes metálicos (como transformadores, condensadores, barriles y otros) que se enterraban y contenían BPC, tarde o temprano eran presa de la corrosión y vaciaban su contenido líquido al suelo. En el caso de condensadores que encerraban algún tipo de BPC más viscoso, la corrosión permitía que su contenido fuera disuelto por solventes orgánicos u otros hidrocarburos presentes en las aguas subterráneas.

2.4 Inventario de equipos con BPC

Hacia 1977, Environment Canada (EC) emprendió el levantamiento de un inventario nacional voluntario de equipo con BPC. La mayoría de las empresas legalmente registradas recibieron un cuestionario para ingresar la información básica de la sociedad, la identidad del responsable del equipo con BPC y la naturaleza de éste, así como los datos de las placas descriptivas. Ahora bien, como se trató de un programa voluntario, no es posible saber con certeza el valor o la exactitud del inventario resultante. Los empleados de EC más optimistas creían que el inventario representaba 90% de la realidad, mientras que las estimaciones de otros eran del orden de 60 a 75 por ciento.

Posteriormente se hacía una inspección anual del equipo inventariado y para poder dar de baja un equipo del inventario era necesario demostrar su destrucción. Sin embargo, los recursos humanos resultaban insuficientes para garantizar el número de inspecciones anuales que se necesitaban para llevar un control mínimo del equipo.

En varias ocasiones, las oficinas regionales de EC recibieron información anónima del confinamiento ilegal de transformadores en el suelo, pero en la mayoría de los casos la información estaba incompleta y no se hizo ninguna investigación, además de que los informantes deseaban por supuesto permanecer en el anonimato para evitar posible represalias. Como no se informaba equipo faltante en el inventario, se consideraba que el inventario en cuestión era relativamente exacto.

Es posible que los datos del inventario del patio Pointe-Saint-Charles de CN todavía estén disponibles en la oficina regional de EC de Montreal.

Siempre se les consideró confidenciales y únicamente se compartían con el departamento de bomberos local, cuando los solicitaban.

2.5 Conclusión

Tomando en cuenta la enorme cantidad de diésel que produjeron innumerables fugas y los demás aceites derramados al suelo en el curso de los años, se podría creer que en el subsuelo del patio Pointe-Saint-Charles de CN habría agentes solventes que permitieran la disolución de los BPC cautivos debido a su viscosidad o libres, así como su transporte o migración en las fases flotantes o disueltas del manto freático, en su caso. Por desgracia, no se tiene resultado alguno de los análisis de las muestras líquidas recogidas en los piezómetros instalados por CN en la periferia sureste del patio que permita determinar si los BPC migraron de la propiedad en cuestión hacia el basurero transformado en el Technoparc para después pasar al río San Lorenzo.

3.0 **Derrame de BPC [en el] río San Lorenzo desde el Technoparc**

3.1 Explotación y manejo del basurero municipal Pointe-Saint-Charles de la ciudad de Montreal

En el mismo orden de ideas, el manejo del basurero municipal en cuestión no escapó a la falta de ordenamientos o normas de operación durante muchos años. La eliminación, sin tratamiento previo, de residuos tanto domésticos como comerciales e industriales se practicó sin restricción alguna. Con frecuencia, el fuego corría libremente por el basurero y había personas buscando metales sin importarles los peligros inherentes, la circulación de camiones que transportaban la basura y la maquinaria pesada que compactaba y nivelaba los residuos en el lugar. Todos los basureros del mundo moderno han vivido y otros todavía viven estas condiciones poco ecológicas.

Todos los residuos imaginables generados por la ciudad de Montreal eran llevados a este lugar. Nos vienen a la mente residuos municipales, material de demolición, residuos médico-biológicos de clínicas y hospitales, residuos orgánicos e inorgánicos comerciales e industriales, BPC en todas sus formas y concentraciones y para todos usos como los mencionados en el numeral 2 anterior, al igual que otros residuos tan extraños como estufas e incluso sartenes de cocina que en la cavidad interior contenían Askarel,²²⁵ fabricados por De Longhi, por ejemplo. E incluso cables eléctricos, anteriores a la década de 1970, recubiertos de tejidos y con aislante hecho de papel impregnado con BPC. También recordamos que no había recolec-

225. Askarel: Nombre comercial de un BPC que con frecuencia se utiliza como fluido dieléctrico y en este caso se utiliza como fluido transmisor de calor. La mayor parte de los askareles para transformador son una mezcla que contiene entre 60 y 70 por ciento de BPC y de 30 a 40 por ciento de bencenos clorados (principalmente tri- y tetraclorobencenos).

ción selectiva y que pinturas, bases, ácidos, agentes oxidantes, agentes corrosivos, líquidos inflamables, peróxidos orgánicos y otras sustancias tóxicas indiscutiblemente se hallaban en los basureros.

En resumen, los BPC estaban en todas partes y eran parte de la vida cotidiana y por desgracia estaban entre los residuos que todos los días eran llevados a los basureros de América del Norte.

Para continuar con el razonamiento del numeral 2.0 del presente informe, todos los contenedores, equipos y productos con BPC enterrados en el basurero en cuestión quedaron expuestos a la corrosión y a la influencia de las variaciones del manto freático. Este último estaba a su vez sujeto a las variaciones del nivel del río en la parte inundada o inundable del basurero. Colocados en un medio que favorecía la corrosión acelerada, estos contenedores y productos indudablemente dejaron escapar su contenido.

3.2 Conclusión

Considerando la masa esponjosa de residuos y la variación de nivel de la fase flotante que contenía solventes, incluido el diésel que con el curso de los años muy probablemente fluyó de la propiedad de CN, así como la acción del tiempo tanto en la corrosión de los contenedores como en la disolución de los diferentes BPC por la acción de los solventes, a nadie sorprende constatar la presencia de BPC en las muestras obtenidas en el río San Lorenzo en la orilla de la autopista Bonaventure, justo al pie del puente Victoria.

Un funcionario de operaciones de emergencia de Environment Canada formuló la siguiente hipótesis en un informe de incidente de contaminación de fecha 31 de octubre de 1991, poco después de que se advirtiera el resurgimiento de hidrocarburos en la ribera del San Lorenzo:

Es probable que el diésel proveniente de los terrenos de CN y VIA Rail contenga contaminantes disueltos presentes en el antiguo relleno sanitario de Montreal, incluidos BPC, y que éstos vayan a dar al río que pasa por los terrenos a lo largo de la autopista Bonaventure.²²⁶

8.3.1.2 Agua subterránea

El agua subterránea en el sector del Technoparc está contaminada por el contacto con hidrocarburos de petróleo, suelos contaminados y residuos

226. Environment Canada, DPE-Montreal, Informe de incidente de contaminación, Asunto: 4461-2/M, fecha y hora del accidente: 9 de agosto de 1991; fuente: desconocida; lugar: ADACport; cantidad: indefinida; vertimiento continuo.

municipales e industriales.²²⁷ Dado que la sección 36(3) de la Ley de Pesca considera que una sustancia (en este caso, el agua subterránea) es tóxica si resulta nociva para los peces,²²⁸ el Secretariado procedió a recopilar información relativa a las aguas subterráneas del sector.

La Ley de Pesca confiere a los inspectores encargados de su aplicación autoridad para tomar y analizar muestras de sustancias si tienen motivos suficientes para considerar que la explotación de una empresa puede, o dar lugar al depósito de sustancias tóxicas en cuerpos de agua frecuentados por peces, o su depósito en cualquier otro lugar, si existe el riesgo de que la sustancia tóxica de que se trata, o cualquier otra sustancia nociva que resulte de su depósito, pueda incorporarse a dichos cuerpos de agua [sección 38(3)].

En el caso de los resurgimientos cerca del Technoparc, en 1991 Environment Canada tomó muestras de la fase flotante en la ribera, en los terrenos del Technoparc y de VIA Rail, y en el taller de CN.²²⁹ El aceite se analizó en el laboratorio para medir su contenido de BPC y metales²³⁰ y la conclusión a que se llegó fue que, en cada lugar, se trataba de aceite de tipo diésel.²³¹ El agua subterránea no se analizó ni se practicaron ensayos biológicos para determinar su posible toxicidad.²³²

Por lo que se refiere a las aguas subterráneas del Technoparc, en 1999 la ciudad de Montreal mencionó:

De 1988 a la fecha se han hecho alrededor de 23 estudios ambientales relacionados con la contaminación de las aguas subterráneas en el Technoparc, que permitieron sobre todo establecer el contexto geológico e hidrogeológico, el comportamiento y las características de las fases flotantes de hidrocarburos, así como la calidad de las aguas subterráneas. Durante tales estudios se practicaron aproximadamente 300 sondeos (zanjas de exploración y perforaciones) en el terreno del Technoparc, en la autopista Bonaventure y en la ribera del río San Lorenzo, y se habilitaron casi 70

227. Véase memorando en el apéndice 8.

228. Véase Asociación Canadiense para el Agua y las Aguas Residuales, "Provincial/Territorial Regulatory Instruments and the *Fisheries Act of Canada*" (26 de mayo de 2003), en línea: Canadian Water and Wastewater Association / *La 11^e Conférence nationale et 2^e Forum sur la politique en matière d'eau potable, du 3 au 6 avril 2003, Calgary (AB)* <http://www.cwwa.ca/pdf_files/position_ccme.PDF> (consulta realizada el 24 de abril de 2007).

229. Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, anexo 59.

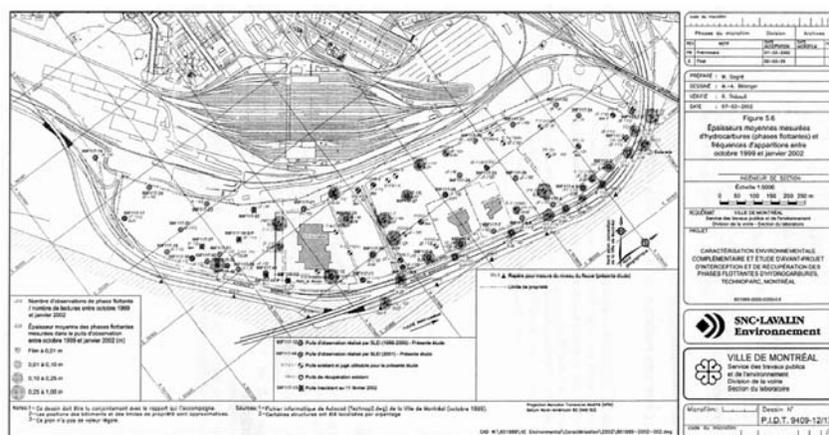
230. *Ibid.*

231. *Ibid.*, anexo 58.

232. *Ibid.*, anexo 59.

pozos, de los cuales 37 todavía funcionan. Además, se practicaron centenares de análisis químicos en muestras de agua subterránea, agua del río y de fases flotantes de hidrocarburos.²³³

Gráfica 9 Pozos de muestreo de aguas subterráneas habilitados en el sitio del Technoparc, 1999²³⁴



Environment Canada manifestó que el Ministerio se enteró de la posible toxicidad de las aguas subterráneas del Technoparc en marzo de 2002,²³⁵ confirmándose su toxicidad en noviembre de 2002,²³⁶ con base

233. Quebec, Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados: formulario de solicitud de ayuda financiera, información general (*Programme de réhabilitation des terrains contaminés – Formulaire de demande d'admissibilité à l'aide financière – Informations générales*) (29 de octubre de 1999, revisado el 16 de noviembre de 1999).
234. Ciudad de Montreal, "Proyecto de captación y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos y aguas subterráneas en el sector del antiguo Adacport, Reunión del jueves 26 de agosto de 2004 a las 13:30 hrs., Lista de documentos remitidos a los participantes por la ciudad – 1) Densidad media medida de hidrocarburos (fases flotantes) y frecuencia de aparición entre octubre de 1999 y enero de 2002; Gráfica 5.6 extraída de SNC-Lavalin Environnement inc., *Caractérisation environnementale complémentaire (volets 1, 2 et 3), Projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montreal* (marzo de 2002). Cabe hacer notar que estos pozos de observación también pueden servir para tomar muestras de aguas subterráneas; véase Canada, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, p. 3 del anexo 30.
235. Véase en apartado 8.7, *infra*, la respuesta a la pregunta 7.5 donde se indica que "No fue hasta marzo de 2002 cuando Environment Canada se enteró del potencial de toxicidad de las aguas subterráneas. La campaña de muestreo emprendida por la ciudad de Montreal en el verano de 2002 y los resultados obtenidos de los ensayos biológicos confirmaron que las aguas subterráneas eran tóxicas".
236. *Ibid.*

en muestras tomadas por la ciudad de Montreal y entregadas voluntariamente a Environment Canada para su análisis.²³⁷

En 1997, CN concluyó la instalación de un sistema de recuperación de HFF a lo largo del lindero sur de su propiedad (la espuela Butler). Los HFF recuperados con el nuevo sistema eran eliminados fuera del sitio y las aguas subterráneas contaminadas con HAP de la propiedad se canalizaban hacia el sistema de drenaje de la ciudad de Montreal.²³⁸

En 1998, Environment Canada presentó un proyecto de “biobarreiras” para captar los contaminantes en fase libre y en fase disuelta (HFF

237. El 28 de noviembre de 2006, el Secretariado hizo la siguiente pregunta a Canadá: “El memorando [apéndice 8 del expediente de hechos] hace referencia a resultados analíticos presentados por los quejosos a Environment Canada en abril de 2002, mientras que la cronología de la investigación menciona una campaña de muestreo emprendida por Environment Canada en el verano de 2002, la que permitió detectar la presencia de aguas subterráneas tóxicas cerca de la orilla del río San Lorenzo. De la lectura de la sección 36(3) de la Ley de Pesca (y de las definiciones de la sección 34 de esta última) se desprende que si se demuestra la descarga de aguas subterráneas tóxicas en dirección al río se podrán presentar cargos en contra del propietario del terreno del que provienen las aguas si dicho propietario permite que continúen las descargas. ¿Es esto correcto?” El 8 de enero de 2007, Canadá dio la siguiente respuesta: “En primer lugar, la campaña de muestreo a que se refiere el inciso anterior fue llevada a cabo por la ciudad de Montreal y no por Environment Canada. El ministerio únicamente hizo los análisis de toxicidad de las muestras. En respuesta a la pregunta, para que el ministerio federal de medio ambiente recomiende al Procurador General de Canadá el inicio de acción legal por una supuesta violación es preciso demostrar varios hechos fuera de toda duda razonable. La decisión de recomendar el inicio de acción legal depende además de criterios enunciados en la Política para el Cumplimiento y la Aplicación [...]. Finalmente, la decisión de llevar a juicio concierne al Procurador General de Canadá, con fundamento en dos criterios principales que son la suficiencia de la prueba y el interés público.” Véase también Ciudad de Montreal, Reunión del Comité Técnico del Technoparc (Environment Canada, Ministerio de Medio Ambiente de Quebec, Ciudad de Montreal) para definir el protocolo de evaluación de la toxicidad de las aguas subterráneas (13 de junio de 2002).

238. Carta del vicepresidente adjunto de Medio Ambiente de CN al Servicio de Desarrollo Económico de la Ciudad de Montreal, Asunto: Derrame de hidrocarburos en el río San Lorenzo en Pointe-Saint-Charles. Medidas correctivas – Fase 1 B. Resolución núm. CE9602124 (30 de septiembre de 1997): “El Reglamento sobre el vertimiento de aguas residuales en instalaciones de saneamiento y en cuerpos de agua y sobre la delegación de su aplicación de la Comunidad Metropolitana de Montreal (2001-09, en vigor el 1º de enero de 2002), aplicable en el territorio de la ciudad de Montreal, incluye las aguas subterráneas, las aguas pluviales y las aguas superficiales en su definición de aguas residuales [art. 1 e)], y establece (art. 6) que las aguas residuales que no sean captadas en instalaciones de saneamiento de la Comunidad deberán canalizarse y tratarse en una planta de tratamiento cuyo efluente satisfaga las normas de vertimiento prescritas por el reglamento para una red pluvial (enunciadas en el art. 11). Este reglamento no incluye normas para el vertimiento de HAP.” Véase también el apéndice 6.

y agua subterránea) que discurrían hacia el exterior del Technoparc en dirección del río San Lorenzo.²³⁹ El proyecto no obtuvo respuesta en ese entonces.²⁴⁰ La Ley de Pesca faculta a un inspector a tomar medidas correctivas o a ordenar que sean tomadas por el propietario de una sustancia o el responsable del depósito de la misma en cuerpos de agua frecuentados por peces [s. 38(6)], bajo ciertas condiciones.²⁴¹ No se han emitido órdenes en el caso del Technoparc.²⁴²

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación señala: “El personal responsable de la aplicación también ha de procurar la congruencia en sus respuestas a presuntas infracciones, por lo que deberá considerar cómo se están abordando, o se han abordado, situaciones similares en Canadá al momento de decidir qué medida de aplicación emprender”. La planta de tratamiento de aguas residuales de Montreal está ubicada río abajo del Technoparc, en la punta oriental de la isla de Montreal, y su efluente contiene BPC y HAP, los parámetros de preocupación en la petición del Technoparc. Ambos lugares son importantes fuentes de descarga de sustancias tóxicas al río. En 1999, dos empleados del Centre Saint-Laurent (Environment Canada) y dos empleados del MDDEP publicaron los resultados de un estudio titulado *Composition of PCBs and PAHs [Polycyclic Aromatic Hydrocarbons] in the Montreal Urban Community Wastewater and in the Surface Water of the St. Lawrence River (Canada)*.²⁴³ El informe del estudio indica que las concentraciones de

239. Véase el informe de investigación en el apéndice 9: “El 26 de febrero de 1998, [se eliminan los nombres] ingeniero y asesor principal, respectivamente, de la División Tecnología e Intervención (de Environment Canada, Región Quebec), de la Sección Intervención y Restauración, presentaron el proyecto titulado “Análisis de biodegradación con ‘biobarreras’ de hidrocarburos de petróleo y productos ‘organoclorados’ recalcitrantes que contaminan un acuífero en Adacport. Dicho proyecto contemplaba muestreos representativos en lugares estratégicos de la ribera a lo largo del Technoparc a fin de conocer el estado de la contaminación de las fases flotantes y disueltas y poder hacer recomendaciones sobre la instalación de una barrera impermeable, así como la recuperación y el tratamiento de los hidrocarburos. El proyecto no obtuvo respuesta en ese entonces.”

240. *Ibid.*

241. La sección 38(9)b) de la Ley de Pesca permite al gobierno adoptar reglamentos que indiquen cómo ejercitar esta facultad. No se ha adoptado ningún reglamento de este tipo.

242. Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, p. 5.

243. Thanh-Thao Pham, Suzie Proulx, Charles Brochu y Serge Moore, “Composition of PCBs and PAHs in the Montreal Urban Community Wastewater and in the Surface Water of the St. Lawrence River (Canada)” (1999) 111 *Water, Air, and Soil Pollution* 251 [en adelante “Thanh-Thao Pham *et al.*”]. Véase también Bernard Daboval *et al.*, “Évaluation de la toxicité des effluents des stations d’épuration municipales du Québec”, informe de etapa, Ministerio de Medio Ambiente y Fauna y Environment Canada (julio de 1998).

BPC y HAP medidas en el agua del río, hacia arriba de la planta de tratamiento de la ciudad de Montreal, eran menos elevadas que las medidas en el efluente de la planta después del tratamiento.²⁴⁴ Los autores del estudio llegaron a la conclusión de que las deposiciones atmosféricas constituyen la fuente principal de BPC en las aguas superficiales del río²⁴⁵ y que el perfil de los HAP presentes en el efluente de la planta de tratamiento es diferente al observado en las aguas superficiales del río corriente arriba de la desembocadura del efluente.

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que entre los factores que se deben tomar en cuenta para determinar la naturaleza de la presunta infracción están la gravedad del daño o riesgo de daño al hábitat de los peces, a los recursos pesqueros o a la salud humana como consecuencia del consumo de peces. La conclusión de los autores del estudio es que las concentraciones de BPC y de HAP en la estela del efluente de la planta de tratamiento de la ciudad se volvían similares a los niveles de referencia a 8.5 y a 4 km río abajo de la planta, respectivamente, aun cuando la estela se disolvía completamente en las aguas del río hasta 11 km aguas abajo de la estación.²⁴⁶ Por lo que respecta al agua del río a la altura del Technoparc, el investigador de Environment Canada hizo notar en 2003:

244. Thanh-Thao Pham *et al.*, p. 256. Véase también Consejo Regional para el Medio Ambiente de Montreal, Memoria sobre el Manejo del Agua en Montreal y en Quebec (9 de noviembre de 1999), sección 2 "Contaminación del agua", "Tratamiento de las aguas residuales", en la p. 11: "Hasta ahora, los efluentes de las plantas de tratamiento de aguas residuales de Quebec no han tenido que cumplir con normas propiamente dichas, ya que el ministerio de Medio Ambiente y Fauna todavía no ha adoptado el reglamento sobre explotación de instalaciones municipales de saneamiento (R-200). En consecuencia, los municipios no están obligados a respetar los objetivos ambientales de descarga (OER)." Véase también Consejo Canadiense de Ministros de Medio Ambiente, "Examen des structures existantes de réglementation des effluents d'eaux usées municipales au Canada" (Marbek Resource Consultants, mayo de 2005), Resumen en la p. vi: "Descargas – La Ley de Pesca confiere al gobierno federal, por su reglamentación, amplia participación en la limitación de las descargas de agua al medio ambiente. Ningún reglamento emanado de dicha Ley define cuáles son las descargas aceptables para el sector de aguas residuales municipales, de modo que las restricciones generales aplicables a las descargas de sustancias tóxicas también se aplican a las aguas residuales. Esta es una cuestión importante para este sector, ya que las condiciones de descarga de efluentes de los permisos de explotación de instalaciones expedidos por la provincia o las oficinas de aguas no necesariamente respetan las disposiciones de la Ley de Pesca. Las provincias y el Territorio de Yukon incluyen la noción implícita o explícita de zona de mezcla (también denominada zona de dilución inicial) en sus políticas sobre residuos o en sus permisos."

245. Thanh-Thao Pham *et al.*, p. 267.

246. *Ibid.*, p. 269.

La caracterización del agua del río frente al Technoparc mostró que las concentraciones estaban por debajo de los criterios de calidad del agua aplicables o umbrales de detección y que no había elevación perceptible en relación con las estaciones de prueba río arriba del Technoparc.²⁴⁷

Esta información es pertinente para considerar si Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la supuesta descarga de sustancias tóxicas en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal.

En 2004, CN publicó un aviso de contaminación (apéndice 6) en el registro de la propiedad, en cumplimiento con los requisitos de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de Quebec. Dicho aviso menciona, entre otras cosas, que el río San Lorenzo no está considerado como posible receptor de las aguas subterráneas provenientes del patio de maniobras, dado que estas aguas se vierten al drenaje de la ciudad de Montreal. El Listado de Sitios Contaminados del MDDEP²⁴⁸ no contiene dato alguno relativo a las aguas subterráneas del patio de maniobras.²⁴⁹ Ahora bien, la columna pertinente del listado remite a una nota que indica que la información relativa a ese terreno es susceptible de protección en virtud de la Ley de Acceso a Documentos de Organismos Públicos y de Protección de Datos Personales (*Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*).²⁵⁰

247. Informe de investigación, apartado 3.0 "Análisis de la información" (véase el apéndice 9 del presente expediente de hechos).

248. Véase en línea: MDDEP <<http://www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>> (Nombre del asunto: Alstom; Municipio: Montreal. La información presentada es la información disponible el 30 de octubre de 2006).

249. *Ibid.*

250. *Ibid.* Véase, por ejemplo, *Cie des chemins de fer nationaux du Canada v. Canada (Procureur général)*, 2002 CFPI 974, parr. 16: "Para resumir, la demandante prepara cada año una lista de sus activos no ferroviarios vendidos en el curso del año anterior y la transmite al ministerio de Transporte de Canadá, en cumplimiento de un acuerdo alcanzado durante la privatización de la demandante. El ministerio de Transporte de Canadá recibió una solicitud para dar a conocer dicha lista por los años 1996 y 1997, pero la denegó debido a la intervención de la demandante. El solicitante presentó una queja al Comisionado de Información, el que a su vez intervino ante el ministerio de Transporte de Canadá, que más tarde declaró que divulgaría el contenido de la lista por los años en cuestión, argumentando motivos como el hecho de que un funcionario de la demandante ya había consentido en la divulgación de la información y que los datos solicitados están a disposición del público por estar inscritos en las oficinas de divulgación de derechos de las diferentes provincias. Las partes están de acuerdo en que la cuestión en controversia concierne a la aplicación de las exenciones previstas en el artículo 19 y en las secciones 20(1)(b), (c) y (d) de la Ley (de Acceso a la Información)."

En 2004, consultores de la ciudad de Montreal prepararon la licitación para un sistema integrado por los siguientes elementos: la instalación de un muro de cemento-bentonita de 1.5 km de longitud, anclado en la roca a lo largo del límite sur del Technoparc; la recuperación del agua subterránea hacia arriba del muro y su tratamiento en un separador de aceite; la eliminación fuera de sitio del aceite recuperado, siguiendo las normas sobre residuos peligrosos; el vertimiento de las aguas subterráneas (tóxicas) en el drenaje de la ciudad de Montreal, sin tratamiento previo adicional.²⁵¹

En 2005, Tecslult inc. presentó a la PJCCI un informe con datos y recomendaciones relativas a las aguas subterráneas en tres sectores, a saber, los terrenos propiedad de la PJCCI al oeste del Technoparc (A), la autopista Bonaventure al sur del Technoparc (B) y el propio Technoparc (C).²⁵² De acuerdo con Tecslult, es interesante mencionar que aun cuando el sector A no contiene fases flotantes, sus aguas subterráneas son parecidas a las del sector C: en los dos sectores, el nitrógeno amoniacal contribuye de modo importante a la toxicidad de las aguas subterráneas.²⁵³

En su informe, Tecslult formuló los siguientes comentarios. Aun si las aguas subterráneas de los sectores A y C satisfacen técnicamente las normas para su descarga al drenaje de la ciudad de Montreal (las que no contienen criterio alguno para el nitrógeno amoniacal), el sistema de tratamiento de la ciudad no está concebido para eliminar el nitrógeno amoniacal del efluente.²⁵⁴ Luego entonces, si las aguas subterráneas no se tratan en el sitio, todo ese nitrógeno se verterá al río, sólo que en otro lugar y en concentraciones mucho menos tóxicas,²⁵⁵ habida cuenta de que los inmensos volúmenes de agua que circulan en la red de drenaje de la ciudad son un importante factor de dilución.²⁵⁶ Por otra parte, incluso si consideramos que, desde un punto de vista global, la cantidad de nitrógeno amoniacal vertida al río desde el sector del Technoparc es despreciable,²⁵⁷ no podemos dejar de lado la posibilidad de que la deci-

251. SLEI, "Projet d'interception et de récupération des hydrocarbures au site de l'ancien Adacport, Document d'appel d'offres, Ville de Montreal/réf: 9911" (2004), citado en la p. 10-1 en Tecslult inc., "Pont Champlain et Autoroute Bonaventure – Étude de faisabilité – Confinement des contaminants – Terrains des sections 2, 11 et 12 (2005) – Contrat 60621" (informe preparado para PJCCI) (julio de 2005).

252. Tecslult inc., "Pont Champlain et Autoroute Bonaventure – Étude de faisabilité – Confinement des contaminants – Terrains des sections 2, 11 et 12 (2005) – Contrat 60621" (informe preparado para PJCCI) (julio de 2005).

253. *Ibid.*, pp. 8-4, 10-4.

254. *Ibid.*, p. 7-7.

255. *Ibid.*, p. 8-4.

256. *Ibid.*

257. *Ibid.*

sión de canalizar las aguas subterráneas tóxicas del sector del Technoparc hacia el drenaje de la ciudad de Montreal sin tratamiento previo sea mal percibida por las autoridades gubernamentales y la población.²⁵⁸ Finalmente, la planta de tratamiento de la ciudad tampoco se concibió para eliminar los metales pesados, como el zinc, presentes en las aguas subterráneas de los sectores objeto de estudio,²⁵⁹ pero los lodos de decantación de la estación eliminarían una buena parte, siempre que dichos metales estén en forma de partículas.²⁶⁰

Así, Tecsalt recomendó a PJCCI dar tratamiento previo a las aguas subterráneas del sector A por medio de un procedimiento biológico para transformar el nitrógeno amoniacal en nitratos (menos tóxicos) y eliminar el zinc, el plomo y los rastros de otros metales antes de su vertimiento al drenaje.²⁶¹ Al mismo tiempo, Tecsalt aprovecharía el interés por emprender acciones en los tres sectores (A, B, C) como parte de un proyecto global; con ello se reducirían costos y se evitaría que secciones de la orilla quedaran “al descubierto”, dejando escapar aguas subterráneas contaminadas al río.²⁶² Por último, Tecsalt mencionó que lo lógico sería que las medidas se tomaran lo más cerca posible de las orillas del río a fin de captar el mayor volumen de aguas subterráneas contaminadas antes de su descarga al río;²⁶³ sin embargo, esto afectaría la circulación en la autopista Bonaventure, ya que hubiera sido necesario cerrar varios carriles durante un periodo prolongado.²⁶⁴

En 2006 se practicaron ciertos estudios como parte de un proyecto del Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS) para identificar la causa o las causas principales de toxicidad de las aguas subterráneas en el sector del Technoparc, por medio de métodos (pruebas con truchas arcoíris) aprobados para efectos de la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca.²⁶⁵ Esta medida cumple

258. *Ibid.*, p. 7-7.

259. *Ibid.*, pp. 8-4.

260. *Ibid.*

261. *Ibid.*, pp. 8-7.

262. *Ibid.*, pp. 12-9.

263. *Ibid.*, pp. 10-4.

264. *Ibid.*

265. CEMRS, “Secteur régional du Technoparc de Montreal – Développement et adaptation de technologies de traitement des eaux souterraines” (2006), 1 *Le Défricheur* n° 6: “Contratación de expertos en ecotoxicología / Siempre dentro del marco de la subvención de 1.56 millones de dólares canadienses otorgada al Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS) por la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá (DEC) para la elección de las mejores soluciones tecnológicas para el tratamiento de las aguas tóxicas del sector regional del Technoparc, el CEMRS encomendó a la compañía canadiense Stantec, de Guelph, Ontario, la

con las recomendaciones hechas por Environment Canada en las Directrices para la Descarga de Amoníaco Disuelto en el Agua de Efluentes de Aguas Residuales (*Ligne directrice sur le rejet de l'ammoniac dissous dans l'eau se trouvant dans les effluents d'eaux usées*), que informa a los propietarios de redes de saneamiento que vierten en las aguas superficiales un caudal de efluente superior o igual a 5,000 metros cúbicos diarios, según un promedio anual, que el gobierno federal pretende reglamentar la descarga de amoníaco disuelto en virtud de la Ley de Pesca. Estas directrices exigen a los propietarios de redes considerar sobre todo el siguiente factor:

Con el fin de cerciorarse de la reducción del riesgo integral para el medio ambiente o la salud humana, los propietarios de redes de saneamiento deberán considerar la adopción de medidas que reduzcan o eliminen los riesgos derivados de otras sustancias contenidas en los efluentes de las aguas residuales municipales, en particular las siguientes sustancias incluidas en la Lista de Sustancias Tóxicas del Anexo 1 de la [CEPA, 1999]:

- a. nonilfenol y sus derivados etoxilados
- b. efluentes de fábricas textiles que utilizan procedimientos de tratamiento en húmedo
- c. mercurio
- d. plomo
- e. compuestos de cromo hexavalente
- f. compuestos inorgánicos de cadmio

realización de análisis ecotoxicológicos de aguas subterráneas tomadas en las tres zonas objeto de estudio del sector." Véase también Decisioneering: "Para Environment Canada, Crystal Ball es una herramienta fundamental para la evaluación de riesgos asociados con las sustancias químicas. APLICACIÓN: Evaluación del riesgo ambiental de las sustancias químicas. RESUMEN: Environment Canada aplicó el programa de computadora Crystal Ball a una investigación de los efectos del amoníaco en el medio acuático. Con el programa se generaron, y luego se combinaron, distribuciones de los datos brutos hidrológicos y de efluentes para generar un conjunto de condiciones hidrográficas hipotéticas para un modelo de estela. RESULTADOS: Con la ayuda del programa, Environment Canada determinó que el amoníaco liberado en grandes cantidades en cuerpos de agua es tóxico para la vida acuática. El siguiente paso es la elaboración de un proceso de gestión de riesgos previo a la discusión de estrategias de reducción con los municipios canadienses" [traducción nuestra], en línea: Decisioneering <<http://www.decisioneering.com/stories/env-canada.html>> (consulta realizada el 11 de abril de 2007). Véase también ciudad de Montreal, Novena Reunión del Comité Técnico (8 de septiembre de 2005), Acta de la reunión, p. 2: "[Punto] 5 – Estudio de la relación entre la toxicidad de las aguas subterráneas y los diversos parámetros fisicoquímicos (Environment Canada)".

- g. compuestos inorgánicos de arsénico
- h. cloraminas inorgánicas
- i. aguas residuales cloradas

8.3.2 *Acciones prioritarias en función de la gravedad de los daños al medio ambiente*

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que para poder decidir la medida apropiada para una supuesta infracción de la sección 36(3) de la Ley de Pesca es necesario tomar en cuenta la naturaleza de la infracción y la gravedad de los daños ocasionados a los peces o a su hábitat.²⁶⁶ El sitio del Technoparc ha sido objeto de diversos estudios y clasificaciones como parte de programas de rehabilitación federales y provinciales dirigidos a los antiguos tiraderos de residuos industriales; también se le incluyó en la lista de una iniciativa bilateral de los gobiernos federal y provincial diseñada para eliminar las principales fuentes de contaminación del río San Lorenzo y emprender las medidas pertinentes para tal fin. En el caso que nos ocupa, la acción prioritaria se eligió considerando tanto los efectos en la fauna y la flora como la pérdida de uso asociada con el medio receptor (agua de consumo, pesca, actividades recreativas acuáticas, etcétera).²⁶⁷

Este apartado del expediente de hechos describe la información reunida por el Secretariado en torno a los actividades realizadas por Canadá para establecer acciones prioritarias en relación con el Technoparc en función del riesgo relativo que los inmuebles del sector representan para la salud humana y el medio ambiente local, en comparación con los riesgos representados por la basura vertida en el pasado en terrenos federales de Quebec y otros sitios contaminados a lo largo de esta sección del río San Lorenzo. La información que se presenta a continuación es pertinente para considerar si Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la descarga de sustancias tóxicas en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal.

8.3.2.1 Gestión de suelos contaminados

En la década de 1980, mientras la noticia de los efectos de la contaminación en Love Canal, comunidad construida sobre un antiguo vertedero

266. *Política para el Cumplimiento y la Aplicación*, p. 18.

267. Véase Environment Canada, "Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux au Canada (RCQEa)", en línea: Environment Canada <<http://www.ec.gc.ca/ceqg-rcqe/Francais/Ceqg/Water/default.cfm>> (última modificación: 1º de marzo de 2004).

de residuos industriales químicos en Buffalo, Nueva York, Estados Unidos, daba la vuelta al mundo,²⁶⁸ el gobierno de Canadá y el de Quebec incluían el sitio del “Adacport”, es decir, el Technoparc, en sus respectivos inventarios de ex basureros. Fue así como en 1983 Quebec creó el Grupo de Estudio y Rehabilitación de Sitios de Eliminación de Residuos Peligrosos (*Groupe d'étude et de restauration des lieux d'élimination de déchets dangereux*, GERLED), cuya función era levantar un inventario y analizar todos los sitios que hubieran recibido o pudieran haber recibido residuos industriales en todo el territorio de Quebec.²⁶⁹ La apertura del expediente del Adacport (núm. 09-9-62) dentro del programa GERLED se remonta a 1988,²⁷⁰ el año en que Quebec publicó su nueva *Política de Rehabilitación de Terrenos Contaminados (Politique de réhabilitation des terrains contaminés)*.²⁷¹ El sitio quedó inscrito en la categoría II, definida como sigue:

Sitio con potencial de mediano riesgo para el medio ambiente o bajo potencial de riesgo para la salud pública. Este sitio debe haber recibido una calificación de 50 a 69 puntos según el Sistema Nacional de Evaluación de Sitios Contaminados (*Système national d'évaluation des lieux contaminés*) del CCME (Consejo Canadiense de Ministros de Medio Ambiente).²⁷²

268. Véase Love Canal – Documents, en línea: United States Environmental Protection Agency <<http://www.epa.gov/history/topics/lovecanal/index.htm>> (consulta realizada el 9 de marzo de 2007). Véase también Sophie Lavallée, *La réhabilitation des terrains contaminés et le droit québécois: un droit négocié* (Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2004), p. 208; Thomas H. Fletcher, *From Love Canal to Environmental Justice – The Politics of Hazardous Waste on the Canada-U.S. Border* (Peterborough, ON: Broadview Press, 2003); Sierra Club of Canada & Mining Watch Canada, “TOXICanada: 13 Good Reasons to Establish a Clean Canada Fund” (2001); y Pollution Probe, “Niagara, A River To Save” (1999).
269. Quebec, *Inventaire des lieux d'élimination de résidus industriels GERLED – Évolution depuis 1983 et état actuel* (Quebec: Les Publications du Québec, 1998) [en adelante “Historia del GERLED”], p. 1: “A finales de la década de 1970, el problema conjunto de la eliminación de residuos industriales (denominados entonces residuos peligrosos) y suelos contaminados hizo su aparición por la vía de dos casos espectaculares: Love Canal en Estados Unidos y Lekkerkerk en los Países Bajos. [...] En Quebec, las descargas masivas de residuos aceitosos al suelo en LaSalle Coke y en las lagunas de eliminación de Ville Mercier fueron los casos explosivos del inicio de la década de 1980”.
270. En el actual “Inventario de depósitos de suelos y residuos industriales” (Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels) del MDDEP, al antiguo sitio del Adacport-Technoparc le corresponde el núm. 7610-06-01-0191200.
271. La adopción de esta política fue necesaria para dotar de marco legal a la aplicación de la Ley en casos como el de Ville de LaSalle, en el que se construyeron residencias sobre un antiguo basurero municipal; véase Sophie Lavallée, “Petite histoire de la Politique de 1998” en *La réhabilitation des terrains contaminés et le droit québécois: un droit négocié* (Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2004), pp. 208 ss.
272. Inventario de depósitos de suelos y residuos industriales del MDDEP, Antiguo sitio del Adacport-Technoparc, núm. 7610-06-01-0191200. Véase también Historia del GERLED en la página 17.

El inventario contenía, entre otras, la siguiente información del sitio, fechada al mes de marzo de 1991:

La capa de agua subterránea se localiza a más de cuatro metros de profundidad y corre hacia el río San Lorenzo. La presencia de contaminantes en el agua subterránea representa una amenaza para la calidad del agua y los sedimentos del río, que se encuentra a muy cercana distancia, mas no así para la salud de la población próxima al sitio, ya que el manto (subterráneo) no se utiliza para consumo humano en el sector. La primera toma de agua potable observada río abajo está en Lavaltrie, a varias decenas de kilómetros del antiguo sitio del Adacport. Por los motivos antes señalados, el antiguo sitio del Adacport se clasifica en la categoría II.

En 1984, el gobierno federal llevó a cabo un estudio preliminar de los sitios de eliminación de residuos sólidos en tierras federales de Quebec, incluido el Adacport.²⁷³ En el caso del Adacport, la conclusión del informe del consultor fue que se precisaba un estudio más detallado “para definir con exactitud la naturaleza y el grado de los efectos [...] en el medio ambiente”²⁷⁴ y se hacía la siguiente recomendación:

Habida cuenta de los resultados obtenidos y del futuro destino del sitio, se debe considerar la puesta en marcha de un modo de gestión que incluya un programa de observación de parámetros que incidan en la calidad del medio ambiente (agua, gas, amontonamientos...) y, de ser necesario, medidas para su confinamiento o control [...]

Por último, se recomienda evitar obras o instalaciones que puedan modificar las condiciones actuales de actividad en el sitio, por ejemplo, trabajos complementarios de relleno en la parte norte, que contribuyan de forma significativa a la impermeabilización de la cubierta del lugar antes de que se instrumente tal modo de gestión.²⁷⁵

En 1990, en los términos de un Programa Federal-Provincial de Saneamiento de Sitios Contaminados Huérfanos de Alto Riesgo,²⁷⁶ los dos niveles de gobierno aportaron cantidades iguales para crear un fondo especial de 51 millones de dólares para el saneamiento de “los

273. Informe Foratek. Desde 2000 existe un “Répertoire des décharges de déchets solides fédéraux”, que ahora se denomina “Répertoire des sites contaminés fédéraux”, en línea: Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada <<http://www.tbs-sct.gc.ca/fcsi-rscf/home-accueil.aspx?Language=FR&sid=wu529152325823>> (última modificación: 25 de enero de 2004).

274. Informe Foratek, p. 97.

275. *Ibid.*, pp. 97-98.

276. Véase *Rapport du vérificateur général du Canada (1995)*, c. 2 “Environnement Canada: Les déchets dangereux – la gestion d’un lourd héritage”, en línea: Vérificateur général du Canada <<http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/9502cf.html>> (consulta realizada el 16 de marzo de 2007).

sitios GERLED más preocupantes de la clase I cuyos responsables no pudieron ser legalmente identificados o cuyos propietarios no pueden o se niegan a sufragar los costos de los trabajos de caracterización o de rehabilitación”.²⁷⁷ En principio el programa se iba a realizar en forma gradual en un lapso de cinco años, pero se prolongó hasta 1996.²⁷⁸ El sitio del Adacport no cumplió con los requisitos para recibir financiamiento de este programa, visto que la ciudad de Montreal se había comprometido, mediante contrato ante los gobiernos federal y provincial, a asumir la responsabilidad ambiental del sitio (véase apartado 8.2.2, *supra*), además de que el sitio había sido incluido en la clase II.

8.3.2.2 Rehabilitación del río San Lorenzo

En 1997, como parte de un programa federal-provincial para la recuperación del río San Lorenzo (Saint-Laurent Vision 2000), se publicó un informe de evaluación ambiental de la sección del río en la que se ubica el sitio del Technoparc,²⁷⁹ que contiene el siguiente resumen:

El sector en estudio cuencas de La Prairie (ZIP²⁸⁰ 7 y 8) comprende la sección del río San Lorenzo que se extiende desde LaSalle hasta el suroeste de Montreal, en la ribera norte, y de Sainte-Catherine a Saint-Lambert, en la ribera sur. El caudal del río, formado en su mayor parte de agua de los Grandes Lagos y, en menor medida, de una porción del agua del río Ottawa, se une a los rápidos de Lachine antes de desembocar en la gran cuenca de La Prairie; unidos a este conjunto hay dos planos de aguas artificiales creados para que los barcos pudieran rodear los rápidos. El canal de Lachine inició su desarrollo en la década de 1820 y ha albergado numerosas instalaciones industriales, que hicieron de esta área el corazón industrial de la isla de Montreal durante más de un siglo. Sin embargo, la contaminación actual del fondo del canal y de los terrenos adyacentes es un factor que limita su aprovechamiento. Por su parte, desde la década de 1950 la pequeña cuenca de La Prairie quedó aislada de la corriente principal del río por un canal navegable con nivel de agua controlado.

277. Historia del GERLED, p. 14.

278. *Ibid.*

279. Centre Saint-Laurent, *Bilan régional / Bassins de La Prairie (rapides de Lachine, grand et petit bassins de La Prairie), Zones d'intervention prioritaire 7 et 8* (marzo de 1997) [en adelante “Informe de Evaluación Regional”], en línea: Saint-Laurent Vision 2000 <http://www.slv2000.qc.ca/zip/bilans_pdf/Bilanzip7_8_f.pdf> (consulta realizada el 30 de marzo de 2007).

280. Zona de Intervención Prioritaria (Zone d'intervention prioritaire); véase Canada, *Rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable (2001)*, c. 1 “Un héritage à conserver: tracer la voie du développement durable dans le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent”, s. 7 “Initiatives axées sur l'écosystème”, en línea: Vérificateur général du Canada <<http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c101sec7f.html>> (consulta realizada el 2 de abril de 2007).

Ésta es la parte más urbanizada del San Lorenzo entre el lago Ontario y el mar; las orillas en estado natural prácticamente han desaparecido, excepto en unos cuantos lugares, como el perímetro de las islas. Sin embargo, el medio acuático ha podido escapar en buena parte a las perturbaciones físicas y los hábitats terrestres de ciertas islas, protegidos por su inaccesibilidad, han podido subsistir en condiciones muy parecidas a las originales.

La mayor parte de los contaminantes generados río arriba, es decir, en los Grandes Lagos, en el tramo internacional del San Lorenzo y en secciones quebequenses situadas aguas arriba, pasan por este sector. No obstante, la calidad del agua es buena en general en los rápidos y en la gran cuenca de La Prairie, ya que la rapidez de la corriente no permite la acumulación de sedimentos contaminados en esas zonas. La conexión de los efluentes municipales a plantas de tratamiento de aguas residuales realizada entre 1988 y 1995, así como las medidas de limpieza industriales, contribuyeron al mejoramiento de la calidad del medio acuático, lo que a su vez debe servir para promover la práctica de ciertas actividades recreativas.

Por otra parte, las condiciones de bajo caudal en la pequeña cuenca de La Prairie y la presencia de tres tributarios menores, que descargan un gran número de fuentes difusas de contaminación (agrícola, urbana e industrial), podrían retrasar el retorno a condiciones más propicias para los organismos acuáticos y para ciertos usos recreativos del agua.

El sector de las cuencas de La Prairie es de gran interés en términos de biodiversidad. Los rápidos de Lachine son el último reducto verdaderamente natural de aguas blancas del San Lorenzo y por tal motivo albergan hábitats acuáticos únicos. Peces migratorios que recorren grandes distancias remontan este tramo del río para completar su ciclo biológico; además, las islas son hogar de diversas comunidades de animales y plantas.

En los últimos años se ha incrementado la práctica de actividades recreativas, sobre todo en los rápidos de Lachine. Por ello, es importante que reconciliemos el desarrollo de dichas actividades con la protección de los recursos naturales vitales del área.²⁸¹

El informe también incluye un apartado con el rubro “Perspectiva de gestión”, que es del tenor siguiente:

El programa Zonas de Intervención Prioritarias (ZIP) es una iniciativa conjunta de los gobiernos federal y provincial, con la participación de las comunidades ribereñas, para la puesta en marcha de medidas de rehabilitación de los ríos San Lorenzo y Saguenay. Este programa consta de tres grandes etapas, a saber: elaboración de un informe de evaluación ambiental a escala local sobre el estado del río, consultas con organizaciones ribereñas participantes e identificación de prioridades de intervención, y elaboración de un plan de acción y rehabilitación ecológica (PARE).

281. Informe de Evaluación Regional, pp. xi-xii. Véase también Mathieu-Robert Sauvé, “BPC, hydrocarbures, eaux d’égouts... Habitat 67 – Surfer sur une vague de pollution”, *Espaces*, marzo de 2006, pp. 41-43.

El informe de evaluación regional es una síntesis de cuatro informes técnicos sobre los aspectos biológicos, fisicoquímicos, socioeconómicos y de salud humana del sector en estudio, que fueron preparados por los participantes federales y provinciales del [P]lan d'action Saint-Laurent Vision 2000, como parte de su componente de Participación Comunitaria.

Es la primera vez que este proceso de recopilación y análisis de datos a escala local se lleva a cabo en los ríos San Lorenzo y Saguenay. Los informes técnicos van todavía más allá y evalúan nuestro conocimiento del estado actual de un cierto sector a partir de criterios de calidad conocidos.

Así las cosas, el reto consiste en dar una opinión científica fundada en la información disponible. Los obstáculos son muchos: los datos se recopilaban para otros fines, el alcance geográfico o temporal no es el ideal, los métodos de análisis químicos no son uniformes, etcétera.

No obstante, el equipo de trabajo del programa está convencido de que es posible presentar sin demora un panorama claro y prudente de cada sector. Esta primera evaluación constituye un punto de partida y un documento de base elaborado para las partes ribereñas participantes de cada uno de los sectores en estudio.²⁸²

El informe incluye el siguiente listado (cuadro 1) de los principales sitios contaminados en el sector de las cuencas de La Prairie:²⁸³

Cuadro 1 Sitios contaminados en el sector cuencas de La Prairie (Centre Saint-Laurent, 1997)

<i>Lugar o jurisdicción</i>	<i>Propietario</i>	<i>Principales contaminantes</i>	<i>Clasificación según el potencial de riesgo*</i>
A. MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE Y DE LA FAUNA DE QUEBEC (sitios GERLED)			
Ribera norte			
Extremo sur y suroeste de la île des Sœurs	Diversos particulares	Metales pesados, fenoles, HAP	III
Antiguo sitio del Adacport	Ciudad de Montreal	Metales pesados, aceites y grasas	II
Sitio de confinamiento de suelos contaminados en LaSalle	Cintec Environnement inc.	Metales pesados, HAP y aceites y grasas	III

282. Informe de Evaluación Regional, p. ix.

283. *Ibid.*, c. 4 "Principaux effets des activités humaines sur le milieu", s. 4.2 "Contamination", s. 4.2.1 "Sources de contamination", s. 4.2.1.1 "Industries", p. 36, "Lieux contaminés", cuadro 5.

Cuadro 1 Sitios contaminados en el sector cuencas de La Prairie (Centre Saint-Laurent, 1997) (cont.)

<i>Lugar o jurisdicción</i>	<i>Propietario</i>	<i>Principales contaminantes</i>	<i>Clasificación según el potencial de riesgo*</i>
B. GOBIERNO FEDERAL (cont.)			
Ribera sur			
Antiguo sitio de confinamiento sanitario en Nelson	Ciudad de Delson	Fenoles, hierro, plomo, zinc	II
Sitio de Domtar inc. en Nelson	Domtar inc.	Pentaclorofenol, creosota, arsénico, cobre y cromo	II
B. GOBIERNO FEDERAL			
Ribera norte			
Lecho del canal de Lachine	Ministerio de Patrimonio Canadiense	Metales pesados y BPC	No clasificado
Inmediaciones del canal de Lachine**	Ministerio de Patrimonio Canadiense	Metales pesados	No clasificado
VIA Rail — Centro de Mantenimiento y Conservación de Montreal	Ferrocarriles Nacionales de Canadá	Metales pesados, aceites y grasas, hidrocarburos	Prioridad 1
VIA Rail — Taller de Pointe-Saint-Charles	Ferrocarriles Nacionales de Canadá	Hidrocarburos, metales pesados	Prioridad 1
Centre d'essai de technologie en mer à LaSalle	Ministerio de Defensa Nacional	Hidrocarburos	Prioridad 2
Ribera sur			
Patio de maniobras de Saint-Lambert	Ferrocarriles Nacionales de Canadá	Hidrocarburos	Prioridad 2
Sitio de confinamiento Patton	Ministerio de Asuntos Indígenas y del Norte	Mercurio, cianuros, fenoles, HAP y BPC	Prioridad 2

[...]

* La clasificación de cada sitio en función de sus riesgos para el medio ambiente (columna de la derecha) es asignada por los organismos competentes.

** Este lugar no está clasificado en el inventario levantado por D'Aragon, Desbiens, Halde et associés. Las inmediaciones del canal de Lachine (suelo y aguas subterráneas) ya habían sido objeto de un estudio de caracterización realizado por Environcorp en 1990 y Areco Canada inc. en 1993.

De lo anterior se desprende que los terrenos de VIA Rail y de CN eran "Prioridad 1" para el gobierno federal, mientras que el sitio del Adacport se ubicaba en la clase II del programa GERLED.

8.4 Hechos relacionados con las inspecciones de Environment Canada, antes y después de la entrega de un aviso de advertencia en 1998

En su Resolución 04-05, el Consejo instruyó al Secretariado para que elaborara un expediente de hechos relativo a las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia en 1998. Este apartado del expediente describe los hechos ocurridos antes, durante y después de la entrega de un aviso de advertencia por Environment Canada a la ciudad de Montreal en 1998.

8.4.1 Hechos anteriores a la entrega del aviso de advertencia

En 1991 se recibió la queja de que una sustancia aceitosa se desprendía de la orilla del río San Lorenzo, hacia arriba del puente Victoria. Environment Canada fue la primera instancia en intervenir, instalando "almohadillas" absorbentes alrededor de los hidrocarburos que flotaban en la superficie del agua, cerca del punto de descarga.²⁸⁴ Durante una reunión organizada por Environment Canada a la que asistieron representantes de CN, VIA Rail, la ciudad de Montreal, Dessau Environnement Ltée, ADS Associés Ltée y el MDDEP, las dos instancias gubernamentales manifestaron su postura ante esta situación:

284. Environment Canada, "Acta de la reunión con ADACport" (15 de octubre de 1991), p. 2:

"2. Función y postura de Environment Canada

"El 9 de agosto de 1991, Environment Canada toma medidas para contener y recuperar el aceite.

"El 9 de septiembre de 1991, CN emprendió medidas de confinamiento en calidad de ciudadano empresarial. Acepta el cargo de las operaciones y los costos incurridos por Environment Canada a partir del 9 de agosto de 1991 (\$C31,000), pero no admite la responsabilidad de la fuga.

"[Nombre eliminado] precisa cuáles son los objetivos de Environment Canada:

- "identificar la fuente o fuentes para su contención o recuperación;
- "favorecer el consenso entre todos los involucrados para la resolución conjunta y permanente del problema;
- "atender el problema abordándolo desde dos enfoques distintos: enfoque urgente (contención de la fuente) y asesoría técnica;
- "Env. Canada (enfoque urgente) intenta encontrar al culpable de la descarga para que asuma los gastos. Si se identifica al responsable y éste se niega a pagar, Env. Canada tratará de recuperar los gastos por la vía legal. Si Env. Canada incurre en gastos, lo informa a los contribuyentes por medio de conferencias de prensa."

[El representante de Environment Canada] precisa que no corresponde al ministerio recopilar los estudios disponibles y compartir las responsabilidades y que la presente reunión tiene por objeto encontrar soluciones aceptables para el medio ambiente.

A solicitud del Menviq, [el representante de Environment Canada] afirma que, a simple vista, se vierten alrededor de 15 litros por hora en fase flotante; además, que ya se practicaron análisis, pero los resultados no están disponibles por el momento. Se compromete a proporcionar los resultados para arreglar el asunto, de ser posible. Habla de la posibilidad de que haya BPC, lo que complicaría la situación. El aceite recuperado deberá eliminarse como lo marca la reglamentación en vigor. Env. Canada afirma que las partes deben ponerse de acuerdo para compartir los gastos de recuperación. El diálogo es necesario y los organismos en cuestión tienen interés en colaborar entre sí. El Menviq manifiesta que su postura es que cada una de las partes se responsabilice de la contaminación de su predio y sugiere a los organismos aislar y recuperar la fase flotante de su terreno.²⁸⁵

Durante la reunión se solicitó informar a los responsables de los organismos lo que se exige a cada uno de ellos:

Los representantes de CN, VIA Rail y la ciudad de Montreal no están facultados para comprometer a su respectivo organismo a realizar los trabajos o a sufragar los gastos que pudieran incurrirse. Por tal motivo solicitaron a Env. Canada informar por escrito a sus respectivos directores de la situación y de la necesidad de tomar acciones concertadas. [El representante de Environment Canada] propuso preparar una carta para firma del director y por ese medio informar a todos los directores de los organismos en cuestión.

[El representante del Menviq] leyó una carta enviada en marzo de 1989 al [Director General Regional de Conservación y Protección del Medio Ambiente de Environment Canada] en la que se especificaba la postura de Environment Quebec.²⁸⁶

De acuerdo con la Ley de Pesca, incluso si se logra demostrar más allá de toda duda fundada que el acusado cometió un delito, se le absolverá si logra demostrar que probablemente actuó con la debida diligencia para tratar de impedir el delito. A partir de 1991, la ciudad de Montreal y CN compartieron los gastos para garantizar el buen funcionamiento de las “barreras”, principalmente mediante el reemplazo de

285. *Ibid.*, p. 3.

286. *Ibid.* El Secretariado no obtuvo copia de estas cartas.

las almohadillas absorbentes.²⁸⁷ En invierno se retiraban las barreras²⁸⁸ y durante los años siguientes Environment Canada las inspeccionó con regularidad.²⁸⁹

Gráfica 10 Resurgimiento de hidrocarburos en el río, barreras y almohadillas absorbentes²⁹⁰



287. Véase el *Informe de conversación telefónica* entre un inspector de la Dirección de Protección del Medio Ambiente de la División de Aplicación de Leyes y Emergencias de Environment Canada, Región Quebec, y un empleado de la ciudad de Montreal, Expediente LP363-0017, Asunto: Retiro de las barreras durante el invierno (1º de noviembre de 2000).

288. *Ibid.*

289. Canada, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, anexos 1-21 y 58.

290. Petición, p. 6: "El biólogo David Dillenbeck hizo una visita al sitio el 20 de febrero de 2002. El Sr. Dillenbeck fue biólogo regional en el Ministerio de Medio Ambiente de

A partir de 1997, argumentando la puesta en marcha de un sistema de recuperación de HFF en el lindero sur de su propiedad, CN dejó de contribuir a los gastos de caracterización y manejo de las sustancias tóxicas vertidas al río.²⁹¹ Para 1997 ya había prescrito el término para instituir juicios por violaciones a la sección 36(3) cometidas antes de 1991.²⁹² CN sugirió que, en su opinión, los trabajos de construcción en el antiguo basurero,²⁹³ realizados en parte por la ciudad de Montreal con la autori-

Ontario durante más de 20 años y durante este tiempo realizó numerosas investigaciones científicas y rindió testimonio en muchos juicios como perito, por ejemplo, en los asuntos Deloro, Kingston y Hamilton (Ontario), y Moncton (Nueva Brunswick). Elaboró un informe fechado el 4 de abril de 2002 con base en su visita al sitio, en los análisis de muestras y en las fotografías, videos y notas tomadas [Consulte el informe completo en el escrito] [traducción nuestra].” Environmental Bureau of Investigation, *Technoparc Report* (abril de 2002): “Estas imágenes se tomaron en el sitio del Technoparc de Montreal, entre el 3 de octubre de 2000 y el 20 de febrero de 2002” [traducción nuestra].

291. Carta del Vicepresidente Adjunto de Medio Ambiente de CN al Servicio de Desarrollo Económico de la ciudad de Montreal, Asunto: Vertimiento de hidrocarburos al río San Lorenzo en Pointe-Saint-Charles. Medidas correctivas – Fase 1 B. Resolución núm. CE9602124 (30 de septiembre de 1997), p. 2.
292. Véase L.C. 1991, c. 1, art. 10. Véase también “Observaciones de Canadá al Expediente de Hechos de la Petición 98-004 (Minería en BC) (14 de mayo de 2003)” en Comisión para la Cooperación Ambiental, *Expediente de hechos – Petición Minería en BC (98-004)* (Montreal: Éditions Yvon Blais, 2003), p. 245: “Como resultado de una reforma sustancial a la Ley de Pesca en 1991, la violación a la sección 36(3) se volvió un delito híbrido que podía condenarse (por juez) sin jurado (delito menor) o mediante acusación por gran jurado (delito grave), y se eliminó el periodo límite de dos años para la interposición de acción judicial. Esta reforma, sin embargo, no tuvo aplicación retroactiva, lo que significa que después de 1991 nadie podía ser enjuiciado por una infracción a la s. 36(3) ocurrida antes de 1991”.
293. Carta del vicepresidente adjunto de Medio Ambiente de CN al jefe de división de la ciudad de Montreal, Servicio de Medio Ambiente, Asunto: Technoparc – resurgimiento en el río (17 de febrero de 2003): “Estimado señor: Me refiero a su solicitud de información relativa al sistema de contención que Ferrocarriles Nacionales de Canadá opera en la escuela Butler desde 1997. El sistema consta de tres unidades de bombeo que controlan 122 pozos de recuperación y 14 pozos de inyección, de los cuales 22 están en el sector norte, 40 en el centro y 60 en el sector sur. El sistema funciona desde 1997 y, salvo por varias interrupciones para su reparación ordinaria, la barrera hidráulica se mantiene presente. La zona de captación es de 15 m. Estamos en proceso de elaboración del informe de actualización correspondiente a 2002 y esperamos tenerlo listo para mediados de marzo. Una vez concluido dicho informe, con mucho gusto le proporcionaremos un resumen. Por lo que se refiere a la posible explicación del incremento repentino de los resurgimientos en el río, no creo que se deban a las breves interrupciones de mantenimiento. Nuestros consultores han hecho reconocimientos piezométricos que no muestran ninguna anomalía desde el arranque del sistema de contención. Sin embargo, tenemos entendido que se construyeron ductos de drenaje a lo largo de la autopista Bonaventure y que hubo mucha compactación del suelo en el Technoparc, lo que podría explicar en parte el incremento de las descargas de hidrocarburos al río. Sin otro particular de momento, le manifiesto las seguridades de mi distinguida consideración.”

zación del MDDEP, podían ayudar a explicar los depósitos en el río (véase *supra* el apartado 8.2.2). El inicio de acción legal al amparo de la Ley de Pesca no excluye la posibilidad de que se instauren acciones reconventionales o de indemnización.²⁹⁴

8.4.2 Entrega de un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que el personal responsable de la aplicación de la Ley tiene también el recurso de emitir un aviso de advertencia como medida de aplicación:

- siempre que disponga de bases fundadas para considerar que ha tenido lugar una violación a la Ley de Pesca;
- cuando al parecer el grado de daño o de posible daño a los recursos pesqueros, al hábitat que los sustenta y al uso humano de los peces sea mínimo;
- cuando el presunto infractor haya realizado esfuerzos considerables para remediar o mitigar el impacto negativo de los presuntos delitos.²⁹⁵

El 12 de noviembre de 1998, Environment Canada entregó un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal debido a que ésta había suspendido el bombeo de aceite recuperado y el mantenimiento de las barras.²⁹⁶ En dicho aviso se describían así los hechos:

La inspección me lleva a concluir que incurrieron en violación de la ley al haber suspendido los trabajos de bombeo de pozos y de recuperación en el río San Lorenzo el 19 de octubre de 1998, permitiendo con ello el vertimiento de sustancias tóxicas (hidrocarburos contaminados con BPC) en aguas frecuentadas por peces.²⁹⁷

Por cuanto hace a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, Canadá ya ha manifestado que:

Los dos medios de defensa más comunes son los de error oficialmente inducido y debida diligencia. Aunque el peso de la prueba recae en el acusado, la dependencia o departamento responsable de la investigación para aplicar la ley, investiga ambos elementos del caso antes de que el fiscal de la Corona autorice entablar cargos [traducción nuestra].²⁹⁸

294. Véase la sección 42(5) de la Ley de Pesca.

295. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 19.

296. Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, anexo 22.

297. *Ibid.*, p. 2.

298. Respuesta de Canadá a la petición SEM-98-004 (Minería en BC) (8 de septiembre de 1999), p. 14.

En el apartado de las conclusiones, el aviso de advertencia de Environment Canada menciona la defensa de debida diligencia en su descripción de las acusaciones en contra de la ciudad de Montreal:

El presente aviso de advertencia argumenta falta de debida diligencia en el cumplimiento de la Ley, ya que no se observaron sus disposiciones. Si para nuestra próxima inspección no se ha dado cumplimiento a este aviso, se tomarán otras medidas de aplicación de la Ley.

Este aviso, las presuntas infracciones y las circunstancias relacionadas pasarán a formar parte de los antecedentes de cumplimiento de la ciudad de Montreal y de sus funcionarios responsables y se tomarán en cuenta en caso de reincidencia.²⁹⁹

Según la Política para el Cumplimiento y la Aplicación, se deben elegir medidas eficaces para obtener el resultado deseado:

[l]a medida elegida será aquella que garantice el cumplimiento de la Ley en el menor plazo posible y la que mejor sirva para prevenir la reincidencia a fin de proteger a los peces y su hábitat y al uso humano de los peces.³⁰⁰

Para tal efecto, la Política para el Cumplimiento y la Aplicación contempla, entre los factores a considerar, los antecedentes de cumplimiento de la Ley del presunto infractor.³⁰¹ Según Environment Canada, a partir de 1998, la ciudad de Montreal tenía un antecedente de incumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca con motivo del vertimiento de hidrocarburos al río, que la hizo acreedora a un aviso de advertencia.³⁰²

Asimismo, la Política para el Cumplimiento y la Aplicación señala que para determinar la respuesta adecuada a una posible infracción, también ha de tomarse en consideración la existencia de medidas de aplicación emprendidas por otras autoridades federales, provinciales o territoriales y que el personal responsable de la aplicación debe considerar de qué manera se están abordando, o se han abordado, situaciones similares en Canadá al momento de decidir qué medida de aplicación emprender.³⁰³ Ahora bien, en lo que se refiere a la sección 36(3) de la Ley de Pesca, en 1998 el gobierno federal y Quebec tenían varios años colabo-

299. Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, p. 2 del anexo 22.

300. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 18.

301. *Ibid.*

302. Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, p. 2 del anexo 22.

303. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 18.

rando en el combate a la contaminación del río San Lorenzo provocada por efluentes industriales.³⁰⁴ Cabe mencionar que una compañía se inconformó ante la acusación presentada en contra de ella y de sus funcionarios por el gobierno federal al amparo de la sección 36(3) de la Ley de Pesca antes del vencimiento del plazo que la provincia le había concedido para sanear su efluente.³⁰⁵

304. Véase “Les gouvernements fédéral et provincial s’attaquent aux rejets industriels toxiques dans le fleuve Saint-Laurent” (Comunicado, 8 de junio de 1989), en línea: Saint-Laurent Vision 2000 <http://www.slv2000.qc.ca/communiqués/phase1/rejets_toxiques_f.htm> (consulta realizada el 16 de marzo de 2007). Véase también *Informe de Evaluación Regional*, Nota al lector: “Los informes sobre las Zonas de Intervención Prioritarias (ZIP) son elaborados como parte del Plan d’action Saint-Laurent Vision 2000 por el Centre Saint-Laurent de Environment Canada, en colaboración con los ministerios federales de Pesca y Océanos y Salud, el Ministerio de Salud y Servicios Sociales de Quebec y sus instituciones participantes, así como el Ministerio del Medio Ambiente y de la Fauna de Quebec”. En la p. 29: “Entre las otras causas de fuertes perturbaciones a los hábitats acuáticos en el curso de los últimos decenios, podemos mencionar la construcción de la carretera 132 (ribera sur), la autopista Bonaventure, los estacionamientos de la Expo ‘67 (el actual sitio del Technoparc) y el Adacport, la puesta en operación del colector de Brossard y el terraplenado de la île des Sœurs”, en línea: Saint-Laurent Vision 2000 <http://www.slv2000.qc.ca/zip/bilans_pdf/Bilanzip7_8_f.pdf> (consulta realizada el 30 de marzo de 2007). Véase también “Pour une économie bleue – le Saint-Laurent en développement” (Discurso pronunciado por el Director General Regional de Environment Canada, región Quebec, y presidente conjunto por Canadá del Plan d’action Saint-Laurent Vision 2000, dentro del Forum sur l’Économie bleue organizado por les Amis de la vallée du Saint-Laurent, los días 12 y 13 de octubre de 1999, en el hotel Delta de Trois-Rivières), en línea: Saint-Laurent Vision 2000 <http://www.slv2000.qc.ca/divers/discours/JPG_accueil_f.htm> (consulta realizada el 27 de marzo de 2007).
305. Véase NL Industries Inc., forma 10-K540 (5 de marzo de 1996): “En lo que al medio ambiente se refiere, la planta de Kronos para la producción de dióxido de titanio (TiO₂) por procesos de cloruro y sulfato ubicada en Varennes (Quebec) está sujeta a la jurisdicción del gobierno provincial de Quebec, el que también regula las descargas al río San Lorenzo. En mayo de 1992 dicho gobierno provincial otorgó a Kronos el derecho a descargar al río los efluentes de su planta de producción de TiO₂ por proceso de sulfato hasta junio de 1994. Kronos instaló una planta de neutralización de ácido residual y dejó de descargar esta sustancia en el río San Lorenzo en la fecha señalada. Sin embargo, en marzo de 1993 el gobierno federal de Canadá acusó a la subsidiaria canadiense de Kronos y a dos de sus consejeros de cinco infracciones a la Ley de Pesca relacionadas con las descargas de la planta de Varennes al río. Si se comprueba que sí se cometieron las infracciones, las multas podrían ascender hasta a 15 millones de dólares canadienses, y si se presentan otras acusaciones podrían imponerse multas adicionales. La compañía considera que esta acusación es incongruente con la prórroga concedida por las autoridades provinciales y la rechaza enérgicamente” [traducción nuestra], en línea: *U.S. Securities and Exchange Commission* <<http://sec.edgar-online.com/1996/03/05/00/0000072162-96-000003/Section3.asp>> (consulta realizada el 16 de marzo de 2007). Véase también Environment Canada, “Loi sur les pêches, Rapport chronologique des procédures juridiques, du

En el asunto del Technoparc, el MDDEP siempre se ha mostrado dispuesto a aceptar que la ciudad de Montreal no intervenga en la cuestión de las aguas subterráneas a menos que una evaluación de la calidad de éstas —después de la instalación de un sistema de recuperación de fases flotantes— demuestre que la mejoría es insuficiente.³⁰⁶ Por su parte, Environment Canada siempre se ha limitado a decir que en ningún caso se autorizará la violación a la sección 36(3) de la Ley de Pesca.³⁰⁷ En noviembre de 2003, el consultor de la ciudad confundió las respectivas posturas de los dos niveles de gobierno al atribuir la del MDDEP a Environment Canada y argumentar que EC había cambiado su postura en cuestión de días.³⁰⁸

El Secretariado hizo a Canadá la siguiente pregunta:

¿Ha habido negociaciones entre los gobiernos federal y provincial y la administración municipal para efectos de expedición de una orden o el inicio de un procedimiento al amparo de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de Quebec que contemple, entre otras cosas, el cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en el Technoparc de Montreal? Si la respuesta es sí, ¿cuáles son los detalles? Si la respuesta es no, ¿por qué?

1^{er} janvier 1988 au 31 mars 1999 (par ordre de date de mise en accusation)”, Table 23: Région du Québec, Kronos Canada Inc., en línea: Environnement Canada, Direction générale de l’application de la loi <<http://www.ec.gc.ca/ele-ale/default.asp?lang=Fr&n=DFB7F234-1&offset=2&toc=show>> (consulta realizada el 23 de abril de 2007). Véase también Louis-Gilles Francoeur, “L’année politique au Québec 1993-1994: L’environnement” (*Le Devoir*, Rubrique Articles divers (sin fecha), en línea: Les Presses de l’Université de Montreal <http://www.pum.umontreal.ca/apqc/93_94/francoeu/francoeu.htm> (consulta realizada el 27 de marzo de 2007).

306. Véase, por ejemplo, la carta del Director Regional del MDDEP al Director General Adjunto del Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación de la ciudad de Montreal, Asunto: Sitio del Technoparc – Opción de contención (2 de abril de 2003) p. 2: “Estará usted de acuerdo conmigo en que no se justifica el tratamiento de las aguas subterráneas si no hay motivos para ello”.
307. Véase, por ejemplo, Ciudad de Montreal, Proyecto de Contención y Recuperación de Hidrocarburos en el Technoparc – Detalles de la reunión (16 de mayo de 2002), p. 2: “[Representante de Environment Canada] menciona además que la Ley de Pesca no contiene disposición alguna que autorice descargas tóxicas y, en consecuencia, el ministerio no tiene por qué considerar dicha eventualidad”. Véase también Ciudad de Montreal, Primera reunión del comité técnico (12 de agosto de 2004), Acta de la reunión, p. 2: “[Representante de Environment Canada] menciona que, en general, la Ley de Pesca es más estricta y que no existe reglamentación que haga más laxa su aplicación en el caso del problema en cuestión”.
308. SLEI, “Interception des phases flottantes d’hydrocarbures et des eaux souterraines – Site de l’ancien Adacport – Document d’orientation” presentado a la ciudad de Montreal, Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación (noviembre de 2003), pp. 9-10.

La respuesta de Canadá fue:

Las negociaciones que se mencionan en la pregunta parten de posibles pláticas entre el procurador general de Canadá y el procurador general de Quebec. La existencia de tales negociaciones y sus participantes, en su caso, no se pueden divulgar.

Por lo que se refiere a la aplicación de la sección 36(3) a la contaminación del agua provocada por los terrenos contaminados, Environment Canada afirmó no haber elaborado ningún enfoque marco.³⁰⁹ Por su parte, desde 1990, bajo la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de Quebec, el MDDEP dispone de la facultad para ordenar a quien contamine un terreno (sea o no el propietario y tenga o no el control del mismo) que lo caracterice y tome las medidas de rehabilitación necesarias, facultad cuya legalidad ha sido confirmada por los tribunales,³¹⁰ y cuyo alcance ha sido ampliado.³¹¹ Asimismo, el MDDEP puede hacer valer una disposición legislativa, también muy reciente, que obliga, entre otros, a las personas que realizan actividades de apoyo al transporte ferroviario, a advertir a sus vecinos y al MDDEP cuando se enteren de la existencia de contaminantes que migran o corren el riesgo de migrar hacia el exterior de sus inmuebles.³¹² El MDDEP invocó esta disposición para asegurar la cooperación de CN en este asunto.³¹³

309. El 28 de noviembre de 2006, el Secretariado hizo a Canadá la siguiente pregunta: “En un memorando enviado a usted por el investigador del expediente (Asunto: Technoparc de Montreal, sin fecha), él afirma que se deben tomar en cuenta opiniones y recomendaciones formuladas por los procuradores en asuntos similares y la jurisprudencia pertinente para determinar si es posible reunir todos los elementos de prueba a efecto de presentar cargos penales al amparo de la Ley de Pesca. Además de la política para el cumplimiento y la aplicación, ¿existe un enfoque marco para la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en el contexto específico de los terrenos contaminados de Canadá?” El 8 de enero de 2007, Canadá respondió: “No”.
310. Véase Mira Gauvin y Anne-Marie Sheahan, *Cie Pétrolière Impériale Itée v. Québec (Ministre de l'Environnement)* (28 de noviembre de 2003), en línea: McCarthy Tétrault <http://www.mccarthy.ca/pubs/publication.asp?pub_code=1452> (consulta realizada el 24 de enero de 2007).
311. Véase Sophie Lavallée, *La réhabilitation des terrains contaminés et le droit québécois: un droit négocié* (Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2004).
312. Véase Robert Daigneault, “La migration des contaminants et la responsabilité en droit pénal ou administratif” en (1999) 59 *Revue du Barreau* 157, en línea: Barreau du Québec <<http://www.barreau.qc.ca/fr/publications/revue/1999/no1/pdf/155.pdf>> (consulta realizada el 24 de enero de 2007). Véase también el artículo 31.52 de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente, L.R.Q. c. Q-2 [en adelante “LQE”].
313. Ciudad de Montreal, Quinta reunión del comité técnico (18 de noviembre de 2004), Acta de la reunión, p. 5. Véase además *Québec (P.G.) v. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, 2005 CanLII 13081 (QC C.Q.): “El reglamento provincial sobre sitios de eliminación de nieve adoptado en virtud de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente, L.R.Q., c. Q-2, r. 15.1, ¿es constitucionalmente aplicable a la

Por otra parte, la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de Quebec prohíbe construir en sitios anteriormente utilizados para la eliminación de residuos sin la autorización del Ministro de Medio Ambiente.³¹⁴ El MDDEP se sirvió de esta disposición para obligar a la ciudad de Montreal a actuar con celeridad y a poner en marcha un dispositivo de contención de las fases flotantes a lo largo del río, negándose, para todos fines prácticos, a permitir la instalación de nuevas empresas en el Technoparc de Montreal en el intervalo.³¹⁵

El 16 de noviembre de 1998, es decir, cuatro días después de la entrega de un aviso de advertencia por Environment Canada, se celebró una reunión en las oficinas del MDDEP en Montreal, a la que asistieron representantes de la ciudad, de Environment Canada y del MDDEP.³¹⁶ Previa discusión de la situación y de las posibles soluciones permanentes, los participantes se manifestaron a favor de los programas en vigor que puedan facilitar la instrumentación de una solución definitiva. El MDDEP mencionó el Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados en el Medio Urbano (conocido como Revi-sols), programa con-

sociedad demandada? [...] Las operaciones de remoción de nieve son esenciales para la demandada y permiten la realización segura y eficaz de sus operaciones. La reglamentación provincial trata de la administración de la empresa y al hacerlo toca un aspecto vital de la misma, por lo que no puede aplicarse a la demandada. En consecuencia, el Tribunal desecha la acusación en su contra." Véase también Anne-Marie Sheahan, "A case comment: Attorney General of Québec v. Canadian National Railway Company" (12 de agosto de 2005), en línea: McCarthy Tétrault <http://www.mccarthy.ca/pubs/publication.asp?pub_code=1970> (consulta realizada el 3 de abril de 2007).

314. Artículo 65 de la LQE: "Ningún terreno que haya sido utilizado para la eliminación de residuos y esté en desuso puede ser utilizado con fines de construcción sin el permiso por escrito del ministro.
"El ministro puede imponer condiciones, principalmente el otorgamiento de una garantía, cuando conceda un permiso al amparo del presente artículo."
Véase también MDDEP, *Guide relatif à la construction sur un lieu d'élimination désaffecté (Article 65, L.Q.E.)* (septiembre de 2003; última modificación: noviembre de 2005), sección 5 "Estudios a realizar", "La realización de un estudio de caracterización deberá confiarse a una compañía especializada en el medio ambiente para obtener un trabajo de calidad efectuado según las reglas del arte y para que se diseñen medidas mitigación apropiadas, todo ello de acuerdo con las leyes y los códigos de la profesión en vigor".
315. Ciudad de Montreal, Primera reunión del comité técnico (12 de agosto de 2004), Acta de la reunión, p. 5: "Es urgente proponer una solución, ya que el MENV suspendió temporalmente el otorgamiento de permisos de construcción de proyectos de desarrollo en los terrenos de la ciudad (a menos que los proyectos incluyan la recuperación de fases flotantes)".
316. MDDEP, Acta de la reunión – Technoparc de la ciudad de Montreal (antiguo sitio del Adacport) – Contaminación del río San Lorenzo por la lixiviación proveniente del Technoparc (28 de octubre de 1998).

junto de la ciudad de Montreal y el MDDEP que disponía de un presupuesto de 60 millones de dólares para ejercitarse en un periodo de cinco años.³¹⁷ Los trabajos necesarios para cumplir con una orden emitida por el MDDEP o un tribunal³¹⁸ en virtud de la Ley de Pesca, por ejemplo,³¹⁹ no calificaban para dicho programa. Por otra parte, “cualquier otra ayuda financiera otorgada por los gobiernos de Canadá y de Quebec, sus dependencias o un mandatario de dichos gobiernos para la realización de los trabajos admisibles se deducirá de los costos admisibles totales”.³²⁰

Por su parte, en la reunión los representantes de Environment Canada mencionaron el CEMRS y otros programas de investigación y desarrollo o de ayuda a las pequeñas y medianas empresas.³²¹ Los participantes estuvieron de acuerdo en que es necesario desplegar esfuerzos para encontrar la forma de aprovechar estos programas y de aplicarlos a una solución permanente.³²²

El 1º de diciembre de 1998, la ciudad de Montreal informó a Environment Canada por escrito que había vuelto a poner en marcha las medidas temporales de contención y recuperación de hidrocarburos.³²³

8.4.3 Hechos ocurridos después de la entrega del aviso de advertencia

En 1998, el MDDEP publicó una nueva versión de su política sobre terrenos contaminados de 1988,³²⁴ a la que por primera vez se le agregó un

317. *Ibid.*, p. 3.

318. Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados (Revi-sols), Memorando de Entendimiento entre el ministro de Medio Ambiente de Quebec y la ciudad de Montreal (23 de septiembre de 2004), p. 11.

319. Véase *supra* el apartado 6.2.4.

320. Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados (Revi-sols), Memorando de Entendimiento entre el ministro de Medio Ambiente de Quebec y la ciudad de Montreal (23 de septiembre de 2004), p. 6.

321. *Ibid.*

322. *Ibid.*

323. Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, anexo 24.

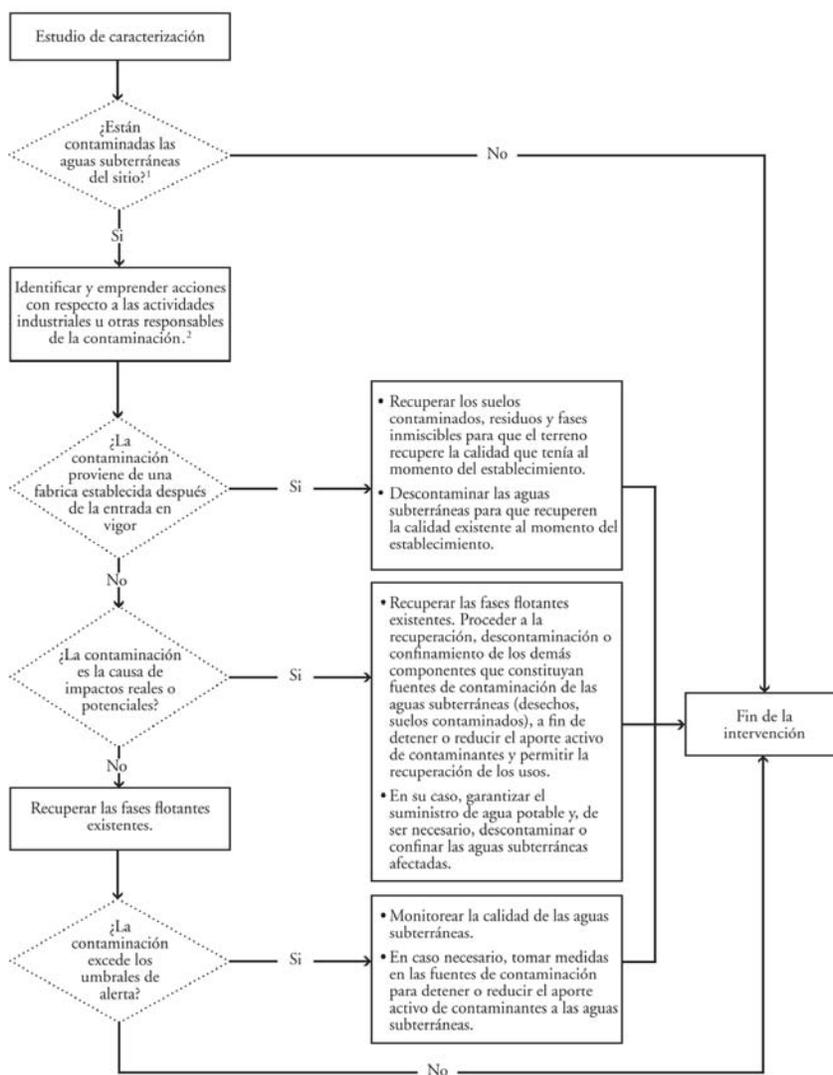
324. MDDEP, Política de Protección de Suelos y Rehabilitación de Terrenos Contaminados, anexo 2 – Criterios genéricos para suelos y aguas subterráneas (1998): “En caso de que la contaminación del agua subterránea provenga de un establecimiento industrial erigido después de la entrada en vigor de esta política, se requerirá una intervención en cuanto a los suelos y las aguas subterráneas a fin de devolver al terreno la calidad que tenía antes de la llegada del establecimiento (véase el capítulo 5 de la Política). En los demás casos se requiere una evaluación del impacto de las actividades y de los suelos contaminados en la calidad de dichas aguas. Si hubiere

enunciado del procedimiento a seguir para decidir si procede la intervención en el caso de aguas subterráneas contaminadas³²⁵ (véase la gráfica 11).

impacto real o previsto en las aguas subterráneas [véase la definición en el apartado 2.2.2.1; el impacto es real si, principalmente, hay resurgimiento (real o previsto) en las aguas superficiales de aguas subterráneas que excedan los criterios fijados para la protección de aquéllas; infiltración en una red de drenaje de aguas subterráneas contaminadas que excedan los criterios fijados para la protección de las aguas superficiales; emanaciones, a partir de las aguas subterráneas contaminadas, de sustancias volátiles que representen un riesgo para la salud y la seguridad de las personas o sean causa de incomodidad (por ejemplo, hidrocarburos en estado gaseoso)], será necesario tomar medidas en el terreno a fin de frenar o reducir la aportación activa de contaminantes y poder recuperar los usos perdidos. Para tal efecto, las medidas consistirán en la recuperación de las fases flotantes y, dependiendo de la situación, en la recuperación, rehabilitación o confinamiento de los componentes que constituyan fuentes activas de contaminación (suelos contaminados y residuos). En ciertas situaciones también podría necesitarse la descontaminación o confinamiento de las aguas subterráneas afectadas y garantizarse el abastecimiento de agua potable a los usuarios." Véase también Sophie Lavallée, "Petite histoire de la Politique de 1998", en *La réhabilitation des terrains contaminés et le droit québécois: un droit négocié* (Cowansville: Éditions Yvon Blais, 2004), pp. 208 ss.

325. *Ibid.*

Gráfica 11 Procedimiento de intervención en aguas subterráneas



1. Contaminada : concentración superior a la concentración de base medida o al límite de cuantificación del método analítico.

2. Prácticas incorrectas, equipo descompuesto, etcétera.

Fuente: MDDEP, 1998.

El esquema de intervención propuesto en la política de 1998 retoma la esencia de las condiciones impuestas por Quebec a la ciudad de Montreal durante la venta de los terrenos del Technoparc: recuperar las fases flotantes y monitorear la calidad de las aguas subterráneas para determinar si como efecto del retiro de las fases flotantes (que en 1989 Quebec denominó medidas de mitigación), las aguas subterráneas cumplen con los criterios de uso aplicables.³²⁶ Sin embargo, la autorización del MDDEP no contiene condiciones precisas (especificadas en el esquema presentado en la gráfica 11) para la recuperación, rehabilitación o confinamiento de residuos y suelos contaminados del sitio del Technoparc.³²⁷

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación señala que entre los factores que se deben tomar en cuenta para determinar la respuesta a una supuesta infracción está la disposición del presunto infractor a cooperar con las personas designadas por el Ministerio de Pesca y Océanos, en virtud de la Ley de Pesca, como funcionarios o guardianes (sección 5) o como inspectores (sección 38) de pesca.³²⁸ En 1999, la ciudad de Montreal, el MDDEP y Environment Canada participaron en un “ejercicio de análisis de valor” organizado por un consultor. Al término del mismo, la ciudad decidió que su objetivo de rehabilitación sería el mismo que el de CN, es decir, la captación y recuperación de las fases flotantes de hidrocarburos que migran hacia el río San Lorenzo, sin tratamiento de las aguas subterráneas.³²⁹ El informe del consultor contratado para organizar este ejercicio contiene esta indicación:

Cronológicamente, es primordial comenzar por la siguiente secuencia de sucesos, que es esencial y debe llevarse a cabo antes de la ejecución de cual-

326. Véase *supra* el apartado 8.2.2.

327. *Ibid.*

328. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 18.

329. Miri-Valorex, “Ville de Montreal – Technoparc – Écoulement d’hydrocarbures au fleuve St-Laurent / Rapport” (junio de 1999), pp. 11-12:

“Environment Canada

Toda descarga al río de contaminantes regulados que exceda de 50 mg/L es violatoria de la LCPE (*Ley Canadiense para la Protección del Ambiente*) y obliga al responsable a tomar medidas correctivas.

Si la descarga es <50 mg/L, la rehabilitación es obligatoria si la cantidad de contaminantes es >0,3 g/día. Para descargas inferiores a 0,3 g/día, es necesario presentar un estudio de impacto para evaluar la importancia de las medidas correctivas a emprender.

EC (Environment Canada) tiene interés en las descargas al río, en fase flotante y en fase disuelta.

Hace casi un año EC promulgó un nuevo reglamento sobre la recuperación biológica de sitios, que contiene restricciones específicas en cuanto al origen de las bacterias utilizadas, que deben provenir del mismo ecosistema que el del sitio tratado.

quier propuesta: 1) Solicitar una opinión legal sobre las leyes, reglamentos y contratos que se deben cumplir; 2) [...].³³⁰

En octubre de 1999, la ciudad de Montreal presentó una solicitud de ayuda financiera por \$C3,671,500 al Programa Revi-Sols, para la contención y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del Technoparc,³³¹ proponiendo para tal efecto un proyecto compuesto de siete partes:

- Parte 1: Historia del sitio
- Parte 2: Cartografía
- Parte 3: Caracterización ambiental complementaria
- Parte 4: Estudio de anteproyecto
- Parte 5: Trabajos de contención y recuperación de hidrocarburos
- Parte 6: Programa de comunicación
- Parte 7: Opinión legal³³²

En su solicitud, la ciudad precisaba:

Finalmente, es importante subrayar que la ciudad de Montreal se comprometió a seguir siendo responsable de la recuperación de las fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del Technoparc. Este compromiso se asumió ante el Ministerio de Medio Ambiente de Quebec, pero también en el marco de la venta de terrenos a promotores privados para la Cité du

[...]

Tomando en cuenta las exposiciones hechas por el MEF (MDDEP) y EC, los participantes acordaron limitar la elaboración de propuestas a aquéllas relativas a la fase flotante. Al respecto, [el representante de Golder Associés] subraya que mediante carta de 30 de septiembre de 1997, CN informó que no contribuiría más al pago de los costos asociados con los contaminantes que migran hacia el río, pero no así a los que migran hacia el Technoparc." *Ibid.*, p. 27: "6. Calendario de ejecución – La puesta en marcha de la propuesta 7 (Muro hermético insertado parcialmente en el límite de los residuos) podría realizarse en un plazo aproximado de 30 meses. Suponiendo que el proyecto reciba el visto bueno de la ciudad en junio de 1999, es lógico esperar que el sistema estaría en operación a finales de 2001. Las actividades que se llevarán a cabo se muestran en el diagrama (anexo E [no se reproduce]). Cronológicamente, es primordial comenzar por la siguiente secuencia de sucesos, que es esencial y debe llevarse a cabo antes de la ejecución de cualquier propuesta: 1) Solicitar una opinión legal sobre las leyes, reglamentos y contratos que se deben cumplir; 2) [...]."

330. *Ibid.*

331. Quebec, Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados: formulario de solicitud de ayuda financiera, información general (29 de octubre de 1999, revisado el 16 de noviembre de 1999).

332. *Ibid.*

Cinéma Mel y otros proyectos futuros (condominios industriales Fitzpatrick, etc.).³³³

El MDDEP aprobó la solicitud el 14 de diciembre de 1999.³³⁴ Después, la ciudad de Montreal contrató los servicios de SNC-Lavalin Environnement inc. (SLEI) para que realizara un estudio de caracterización adicional con el objetivo de poner en marcha un proceso de recuperación de fases flotantes en el lindero sur del Technoparc a partir de 2001.³³⁵ En marzo de 2002, SLEI presentó a la ciudad la versión definitiva del estudio de caracterización adicional y el anteproyecto.³³⁶

333. *Ibid.* Véase también Consejo Regional del Medio Ambiente de Montreal, "Mémoire sur la gestion de l'eau à Montreal et au Québec" (9 de noviembre de 1999), capítulo 2 "Contaminación del agua", p. 15 "Terrenos contaminados": "El territorio de la CUM (Comunidad Urbana de Montreal) alberga un número importante de terrenos contaminados que dejan escapar lixiviados. Actualmente existe un programa de ayuda financiera para la rehabilitación de este tipo de terrenos en el medio urbano, el que sin embargo sólo abarca terrenos contaminados con altas posibilidades de desarrollo económico. Esto quiere decir que los terrenos contaminados que representan una amenaza para la salud humana o para el medio ambiente pero que no tienen potencial de desarrollo económico no pueden recibir los beneficios del programa. Luego entonces, un gran número de terrenos contaminados son abandonados a su suerte por falta de medios financieros y de interés de su propietario. Tal es el caso de los terrenos del Technoparc de Montreal. Este antiguo basurero arroja aguas contaminadas con hidrocarburos y BPC directamente al río San Lorenzo y aun cuando sus suelos han sido muestreados y caracterizados, la ciudad de Montreal no ha tomado ninguna medida para remediar la situación. Las propuestas elegidas por CRE-Montreal son que: 2.18 – Los municipios de la CUM realicen estudios para hacer un inventario y caracterizar sus terrenos contaminados. 2.19 – El gobierno de Quebec revise sus criterios de selección de sitios contaminados a rehabilitar para tomar en cuenta sus efectos en el medio ambiente y la salud humana. 2.20 – La ciudad de Montreal instale una barrera de retención de lixiviados entre el río y el antiguo basurero situado bajo el Technoparc. 2.21 – El gobierno de Quebec organice un debate público sobre la gestión de los terrenos contaminados en Montreal." Véase también Quebec, *Rapport du Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) sur la gestion de l'eau au Québec* (2000), c. 3 "Necesidades y expectativas de las regiones", "La industria": "También estamos atentos a la captación de los contaminantes antes de que lleguen al río en el sector de muelles de empresas petroleras y en el sitio del Adacport, cerca del puente Victoria. En este último caso, continúa el bombeo de BPC y de lixiviados y se creó un comité para examinar soluciones a largo plazo (PR3.6, p. 7 y TRAN53, p. 58)."
334. Carta del Director Regional de Montreal, MDDEP, a la Directora del Servicio de Obras Públicas y Medio Ambiente de la ciudad de Montreal, Asunto: Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados en el Medio Urbano (14 de diciembre de 1999).
335. Quebec, Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados: formulario de solicitud de ayuda financiera, información general (29 de octubre de 1999, revisado el 16 de noviembre de 1999).
336. SNC-Lavalin Environnement inc., *Caractérisation environnementale complémentaire (volets 1, 2 et 3), Projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montreal* (marzo de 2002).

8.5 *Hechos relativos a la investigación realizada por Environment Canada en 2002-2003, en respuesta a una solicitud de la ciudadanía*

Uno de los principios rectores de la Política para el Cumplimiento y la Aplicación publicada en noviembre de 2001 es que se invitará al público a señalar las supuestas infracciones a las disposiciones de la Ley de Pesca que buscan proteger el hábitat de los peces y prevenir la contaminación. De conformidad con la Resolución de Consejo 04-05, los siguientes apartados del expediente de hechos presentan la información reunida por el Secretariado sobre la investigación realizada en 2002-2003 en respuesta a una solicitud de la ciudadanía.

8.5.1 *Investigación de Environment Canada*

En abril de 2002, con motivo de la queja presentada por la Société pour Vaincre la Pollution y la Oficina de Investigación Ambiental (*Environmental Bureau of Investigation*),³³⁷ Environment Canada inició una investigación por violación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con los resurgimientos de hidrocarburos en el río San Lorenzo a la altura del Technoparc. Un mes después, Environment Canada puso en tela de juicio el objetivo de rehabilitación —la recuperación de hidrocarburos en fase flotante— elegido por la ciudad como resultado del ejercicio de análisis de valor de 1999 (véase *supra* el apartado 8.4.3).³³⁸ En un acta de reunión fechada en mayo de 2002 se lee:

[Representante de Environment Canada] se refiere a la carta del pasado 13 de mayo enviada por Environment Canada a la ciudad y reitera la preocupación [del Ministerio] de que las aguas subterráneas no hayan sido sometidas a ningún análisis de toxicidad, sobre todo considerando la posi-

337. Cabe mencionar que una empleada de la Oficina de Investigación Ambiental (Janet Fletcher) fue quien inició el proceso judicial *Fletcher v. Kingston*, en el que la ciudad de Kingston fue declarada culpable de infracción de la s. 36(3) de la Ley de Pesca por no poner fin al derrame de lixiviados de un antiguo tiradero municipal al río Cataraqui; véase "Backgrounder: Belle Park Litigation", en línea: City of Kingston <<http://www.cityofkingston.ca/residents/environment/bellepark/litigation.asp>> (consulta realizada el: 30 de marzo de 2007). Fue también un empleado de la Oficina de Investigación Ambiental el que proporcionó los análisis del lixiviado en el asunto Deloro (véase el apartado 6.2.3.1, arriba); véase "*Private Prosecution Fact Sheet*", en línea: Energy Probe Research Foundation <<http://www.eprf.ca/ebi/guide.html>> (consulta realizada el: 2 de abril de 2007).

338. Carta de la Directora Regional, Environment Canada, Dirección de Protección del Ambiente, Región Quebec, al Jefe de la División de Laboratorios del Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación de la ciudad de Montreal, Asunto: Proyecto de barrera flotante en el Technoparc (13 de mayo de 2002).

bilidad de que el agua sea tóxica a la luz de los resultados presentados en el informe de caracterización de SNC-Lavalin.³³⁹ Menciona además que la Ley de Pesca no contiene disposición alguna que autorice descargas tóxicas y, en consecuencia, el ministerio no tiene por qué considerar dicha eventualidad. Agrega que los resultados de Sanexen³⁴⁰ son sumamente parciales y no pueden considerarse representativos de las aguas subterráneas del Technoparc.

[Representante del MDDEP] hace un breve recuento de la historia del Technoparc: vertedero de residuos a principios del siglo XIX según los procedimientos de ese entonces, sitio vendido a la ciudad de Montreal por los gobiernos provincial y federal en 1989 en un contexto en que ya se conocían la historia del sitio y la presencia de fases flotantes de hidrocarburos. En ese contexto, el MENV [MDDEP] se muestra solidario con la puesta en marcha de una solución que toma en cuenta los costos/beneficios.

[Representante de Environment Canada] recuerda que el asunto es objeto de una investigación en proceso por parte de Environment Canada, la que se concluirá a mediados de junio. Reconoce que podría imputarse cierta responsabilidad ambiental al gobierno federal en el asunto y que, aunque éste no cuenta con ningún programa de tipo Revi-Sols que pudiera facilitar su implicación financiera, no se excluye ni confirma una participación federal en ese sentido. Menciona además que no se ha hecho una evaluación completa de la problemática ambiental y que, según las cifras mostradas en el informe de caracterización de SLE (SNC-Lavalin Environnement inc.), el muro sólo solucionaría las dos terceras partes del problema.

[Representante de la ciudad de Montreal] menciona que si se toma la decisión de retrasar el proyecto para hacer estudios complementarios, dicha decisión no sería muy apreciada a diferentes niveles. Si, por el contrario, la ciudad sigue adelante con su proyecto de muro en su forma actual, podría ser un gasto inútil si este enfoque no satisface las exigencias de la Ley de Pesca relativas a las aguas subterráneas.

339. Según la ciudad de Montreal, es posible que las muestras de aguas subterráneas se hayan contaminado por la adición directa de fases flotantes. Véase Ciudad de Montreal, Detalles de la reunión, Asunto: Proyecto de contención y de recuperación de hidrocarburos en el Technoparc (16 de mayo de 2002), p. 1.

340. Véase Canadá, Conseil national de recherches, Institut de recherche en biotechnologie, *Rapport annuel 2001-2002*, Partenariats: "Sanexen / Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites (CEMRS) Recherche, développement et démonstration d'un système d'ultrasorption et d'un bioréacteur à lit adsorbant, et projet pilote sur l'épuration des eaux souterraines au Technoparc de Montréal", en línea: Institut de recherche en biotechnologie <http://www.irb-bri.cnrc-nrc.gc.ca/files/ar_01-02_fr.pdf> (consulta realizada el 25 de abril de 2007).

[Representante del MDDEP] se pregunta sobre la posibilidad de proceder por etapas, es decir, colocar el muro (que eventualmente podría aplicarse a las aguas subterráneas) y evaluar la conveniencia de tratar dichas aguas. [Representante de la ciudad de Montreal] indica que, una vez ejecutado, el proyecto en su forma actual difícilmente podría “mejorarse” para incorporar el tratamiento de las aguas subterráneas, ya que el muro no anclado en el horizonte subyacente poco permeable no bloquea las aguas subterráneas y el sistema de recuperación recomendado se aplica únicamente a los hidrocarburos en fase flotante. [Representante de SLEI] añade que si se tiene que bombear el agua subterránea, los pozos de bombeo deben tener un diámetro mucho mayor.

[Representante de Environment Canada] menciona que la s. 36(3) de la Ley de Pesca y la disposición de la ley que permite a un tercero iniciar acción legal en contra de Environment Canada en caso de omisión en la aplicación de dicha Ley, sin mencionar la posibilidad de que la solución propuesta no solucione el problema a largo plazo, ejercen mucha presión sobre el Ministerio en este asunto. Por tales motivos y considerando lo mencionado con anterioridad, [Representante de Environment Canada] sugiere que se tome la decisión conjunta de proceder a la caracterización complementaria de la calidad química de las aguas subterráneas, de su toxicidad y de los impactos en los organismos vivos a fin de eliminar la incertidumbre con respecto a su potencial tóxico.

[Representante del MDDEP] menciona que si los trabajos de caracterización complementaria de las aguas subterráneas revelaran la necesidad de intervenir con respecto a los contaminantes en fase disuelta en dichas aguas, deberá crearse una alianza para el financiamiento de los trabajos de control de las mismas (ciudad de Montreal, MENV, Environment Canada, propietarios vecinos).³⁴¹

8.5.2 Estudio ecotoxicológico realizado en 2002

Mediante la Resolución 04-05, el Consejo giró instrucciones al Secretariado para que elabore un expediente de hechos relativo —entre otras cosas— al estudio ecotoxicológico realizado en 2002. Este apartado del expediente de hechos contiene la información obtenida por el Secretariado sobre dicho estudio.

Como consecuencia del estudio de caracterización adicional de SLEI presentado en marzo de 2002 y la investigación de Environment Canada iniciada en abril de ese mismo año, la ciudad de Montreal aceptó

341. Ciudad de Montreal, Proyecto de contención y recuperación de hidrocarburos en el Technoparc, Reunión de planeación celebrada a solicitud de la ciudad de Montreal, Acta de la reunión (16 de mayo de 2002), pp. 2-3.

encomendar a SLEI la realización de campañas de muestreo adicionales para verificar si las aguas subterráneas del Technoparc eran nocivas para los peces.³⁴²

En mayo de 2002, la ciudad hizo un llamado a la concertación al ministro de Medio Ambiente de Canadá³⁴³ y en junio de 2002 éste respondió a dicho llamado en los siguientes términos:

Asimismo le confirmando que funcionarios de la Dirección de Protección Ambiental (DPE) de la región Quebec ya hicieron gestiones ante los representantes de Ferrocarriles Nacionales de Canadá, VIA Rail Canada y Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. y considero que los convencimos de la importancia de los beneficios de su participación constructiva en las discusiones de la mesa de concertación.³⁴⁴

Posteriormente, CN obtuvo subvenciones para la evaluación de un proceso de biotratamiento del agua subterránea contaminada con HAP en su propiedad.³⁴⁵ VIA Rail reemplazó toda su red de alimentación de

-
342. Carta de la hidrogeóloga y directora de proyectos ambientales de SLEI al Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación, División de Laboratorios, de la ciudad de Montreal, Asunto: Resultados de dos campañas de muestreo para la caracterización de la toxicidad de las aguas subterráneas en el Technoparc, Montreal (11 de noviembre de 2002) en Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, anexo 30.
343. Carta del miembro del comité ejecutivo responsable del desarrollo sustentable de la ciudad de Montreal al ministro de Medio Ambiente, Environment Canada (1º de mayo de 2002).
344. Carta del ministro de Medio Ambiente, Environment Canada, al miembro del comité ejecutivo de la ciudad de Montreal responsable del desarrollo sustentable (27 de junio de 2002).
345. Véase Golder Associates, "Biofilter Development Project for the Treatment of Hydrocarbon Contaminated Water Receives Funding" (11 de abril de 2003), y Christine Guay y Hélène Richer – Golder Associates, Ltd., Denis Rho – Biotechnology Research Institute, Stella Karnis – Canadian National Railway, "Biological Treatment of PAH-Contaminated Groundwater: A Rail Yard Case Study" (*Railroad Environmental Conference 2004*, U. Ill. at Urbana-Champaign, 12 de octubre de 2004): "Con frecuencia, la remediación de acuíferos subterráneos contaminados con diésel en patios de ferrocarril se logra utilizando sistemas de extracción de fase múltiple al vacío (EMSV). En muchos de los casos, los efluentes líquidos y gaseosos generados por estos sistemas, incluso después de la extracción del producto en fase libre por medio de un separador de agua y aceite, se tratan con lechos de filtro de carbono activado muy caros y de corta duración. Tenemos la hipótesis de que la sustitución de los lechos de carbono activado por una unidad de biotratamiento reduciría los costos de operación e incrementaría la eficacia del tratamiento (es decir, biodegradación en comparación con adsorción). Este proyecto de investigación y desarrollo tiene por objeto demostrar la eficacia de una unidad de biotratamiento asociada con un sistema EMSV, así como perfeccionar su diseño para tratar efluentes con carga pesada a un costo similar o inferior al de las opciones de tratamiento actualmente disponibles, desde la perspectiva del desarrollo sustentable. [...] Este proyecto de

diésel y su sistema de contención de residuos en el área de reabastecimiento de diésel.³⁴⁶ Finalmente, PJCCI encomendó a Dessau-Soprin inc. la caracterización de las aguas subterráneas de su propiedad.³⁴⁷

En noviembre de 2002, SLEI presentó a la ciudad de Montreal los resultados de sus campañas de muestreo adicionales.³⁴⁸ En lo que res-

Golder-IRB se hizo posible gracias a la contribución de CN, del Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios y del Fonds d'action québécois pour le développement durable y su socio financiero, el gobierno de Quebec" [traducción nuestra], en línea: U. Ill. at Urbana-Champaign <<http://cee.uiuc.edu/research/railroad/RREC/Summaries04.asp>> (consulta realizada el 27 de marzo de 2007).

346. Véase Dessau-Soprin inc., "Via Rail Canada – Centre d'entretien Pointe-St-Charles – Divers travaux" (2003): "[...] Área de reabastecimiento de diésel – Con el fin de captar todo el diésel derramado en las estaciones de reabastecimiento, el Centro de Mantenimiento de Montreal de Via Rail reformó por completo su sistema de contención de hidrocarburos. Entre las obras realizadas se hizo el reemplazo de la red subterránea de alimentación de diésel por un nuevo sistema aéreo que incluyó la remoción y renovación de contadores y estaciones de bombeo, la sustitución del sistema de recolección de derrames de acero por áreas de captación de concreto con cables calefactores y tuberías de drenado de doble pared integradas, la conexión del nuevo sistema de drenaje de agua aceitosa al separador de aceite existente [...]", en línea: Dessau-Soprin <<http://www.dessausoprin.com/fre/redirect.cfm?path=buildingEngg§ionID=listprojtransp.cfm>> (consulta realizada el 23 de marzo de 2007). Véase también Ciudad de Montreal, Tercera reunión del comité técnico (16 de septiembre de 2004), Acta de la reunión, p. 2: "En 2001-2002, durante un año y medio, VIA Rail realizó trabajos de recuperación de hidrocarburos en fase flotante en el inmueble que ocupa. En cuanto al resto, lo devuelve al sistema de recuperación de CN. Los trabajos de Via Rail se limitan a los hidrocarburos en fase flotante y no se ha hecho caracterización de las aguas subterráneas".
347. Véase Dessau-Soprin inc., "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée – Rapport de forages, d'échantillonnages et d'essais sur les eaux souterraines de la section 12 du pont Champlain" (Ref.: Contrato núm. 60562) Informe final (abril de 2004), pp. ii-iv: "En general, las aguas subterráneas corren en dirección sur-sureste, es decir, los ramales S y T de la autopista Bonaventure hacia el río San Lorenzo. [...] Cabe mencionar que el informe no incluyó la comparación de resultados de análisis a los criterios pancanadienses establecidos por el Consejo Canadiense de Ministros de Medio Ambiente (CCME). [...] Partiendo de los resultados presentados con anterioridad, el agua subterránea que corre bajo el inmueble objeto de estudio no cumpliría con los criterios y las disposiciones de la Política de Protección de Suelos y Rehabilitación de Terrenos Contaminados del MENV en el contexto del resurgimiento de las aguas subterráneas en el río San Lorenzo, a causa de su contenido de zinc disuelto, cromo hexavalente, nitrógeno amoniacal y cloruros que excede los criterios de Resurgimiento en las Aguas Superficiales o Infiltración en el Drenaje (*Résurgence dans les eaux de surface ou infiltration dans les égouts*) del MENV. Además, todas las muestras de aguas subterráneas tomadas en los pozos de observación F-101, F-102, F-103, F-104 y F-106 presentaron un potencial tóxico letal o casi letal para los organismos probados."
348. Carta de la hidrogeóloga y directora de proyectos ambientales de SLEI al Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación, División de Laboratorios, de la ciudad de Montreal, Asunto: Resultados de dos campañas de muestreo para la

pecta a las pruebas biológicas (que sirven para medir la toxicidad), la conclusión del informe fue que el agua de dos de los cuatro pozos muestreados presentaba toxicidad aguda, mientras que los resultados de análisis de toxicidad crónica eran menos claros.³⁴⁹ Los autores del informe también mencionaron que el criterio establecido por el MENV para el resurgimiento en las aguas superficiales o la infiltración en el drenaje jamás se había rebasado³⁵⁰ y que había una clara relación entre la concentración de nitrógeno amoniacal de las muestras y su toxicidad.³⁵¹

8.5.3 Informe de investigación

Durante una reunión celebrada en junio de 2002 con el tema de la adopción de un protocolo de evaluación de la toxicidad de las aguas subterráneas en el Technoparc, un representante de la ciudad preguntó cuál era la fecha prevista para la entrega del informe de investigación de Environment Canada.³⁵² El ministerio respondió que el investigador estaba a la espera de información relativa a un número catastral y que en cuanto la recibiera presentaría el informe al responsable de su división.³⁵³ En su informe de investigación de fecha 22 de abril de 2003, Environment Canada concluyó que no era posible presentar acusaciones por violación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con el derrame de sustancias tóxicas al río San Lorenzo a la altura del puente Victoria porque era imposible determinar el origen y el trayecto de las sustancias en cuestión. La cronología de la investigación, el informe de investigación preliminar y la versión definitiva de dicho informe se acompañan como apéndices de este expediente.³⁵⁴

El Secretariado obtuvo información del procedimiento que se debe seguir en la elaboración de un informe de investigación relativo a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca. El manual de capacitación de Environment Canada indica a grandes rasgos lo que constituye un informe de investigación:³⁵⁵

caracterización de la toxicidad de las aguas subterráneas en el Technoparc, Montreal (11 de noviembre de 2002) en Canadá, Respuesta de Environment Canada a la solicitud de información de la CCA, anexo 30.

349. *Ibid.*, pp. 9-10.

350. *Ibid.*, p. 9.

351. *Ibid.* Véase también el apartado 8.3.1.2, *supra*.

352. Ciudad de Montreal, Pormenores de la reunión, Asunto: Proyecto de contención y recuperación de hidrocarburos en el Technoparc. Protocolo de evaluación de la toxicidad de las aguas subterráneas (13 de junio de 2002), p. 9.

353. *Ibid.*

354. Apéndices 7, 8 y 9 del presente expediente de hechos.

355. Del 15 al 26 de abril de 1991, en el Instituto de Capacitación del Ministerio de Transporte de Canadá en Cornwall, Ontario, Environment Canada impartió a sus

El informe de investigación

Objetivo

- Administrativo: estadísticos y otros...
- Permite a los superiores seguir el desarrollo de la investigación y controlar la calidad;
- sirve para informar al procurador los elementos reunidos durante la investigación;
- estructura cronológica de las actividades de la investigación según las etapas alcanzadas.

Definición

Es una reseña de las actividades llevadas a cabo por el investigador durante una investigación y debe reflejar con la mayor fidelidad posible:

- los hechos (lugar, indicios descubiertos...)
- los testimonios (personas entrevistadas)
- las investigaciones (gestiones, análisis científicos...)
- los interrogatorios (resúmenes [de las respuestas] de las personas interrogadas)
- los anexos (fotografías, croquis...)

Cualidades

- conciso – limitarse a los hechos
- preciso – no dejar lugar a dudas
- imparcial – la verdad
- completo – que no se necesite ninguna otra explicación.

Reglas que deben observarse

Un informe de investigación debe ser imparcial. No está prohibido emitir opiniones, pero se corre el riesgo de que la opinión sea una idea preconcebida. Se debe diferenciar entre hipótesis y opinión. La opinión está directa-

investigadores un curso de capacitación sobre la aplicación de la Ley Canadiense de Protección Ambiental y la Ley de Pesca. Uno de los anexos del manual de capacitación distribuido a los participantes es un documento sobre los archivos de investigación con un apartado sobre informes de investigación.

mente ligada al juicio sobre un tema, mientras que la hipótesis está relacionada con una suposición de la que se extrae una consecuencia.

Considerando que no corresponde al investigador emitir juicios, debe evitar las opiniones a menos que pueda demostrar lo que propone.

Por el contrario, opinar que un testigo está muy nervioso, es inestable, miente, etc., puede ayudar al procurador que lee su relación de los hechos a prepararse mejor para interrogar al testigo.

Además, previendo que el procurador de la parte contraria utilizará el informe durante el contrainterrogatorio, enfrentará usted, según la opinión emitida, enormes dificultades sobre todo si las opiniones vertidas en el informe favorecen al acusado al inicio de la investigación.

Utilice un vocabulario sencillo y normal. Las ideas expresadas en forma clara y simple son más fáciles de entender. Suprima las palabras inútiles y evite hacer de su informe una novela. Se permite el subrayado si se desea atraer la atención del lector, pero limitándose a pasajes o expresiones clave. Siempre deben subrayarse los títulos:

- Víctima:
- Lugar:
- Fecha y hora:

En muchas ocasiones es necesario agregar anexos: puede ser que una declaración, una carta, un documento, etc., no tenga cabida en el texto pero sea esencial para el lector.

Identifique los anexos con letras mayúsculas (A, B...). La palabra anexo y su identificación, así como el título, deberán ir centrados en una hoja de cubierta.

Partiendo de la cronología de la investigación, del informe preliminar, del informe de investigación final y del manual de capacitación de investigadores, el 28 de noviembre de 2006 el Secretariado hizo ciertas preguntas (por escrito) relacionadas con la investigación a la entonces gerente de la División de Aplicación de la Ley, Dirección de Protección del Medio Ambiente de Environment Canada, Región Quebec. Canadá respondió a dichas preguntas por escrito el 8 de enero de 2007. A continuación se reproducen ambas, preguntas y respuestas.

Pregunta 1: ¿Por qué el investigador le recomendó informarse del riesgo de responsabilidad civil en el marco de aplicación de la Ley en el asunto del Technoparc?

Respuesta 1: *Por iniciativa propia, durante la investigación el investigador trató de tomar en consideración las diversas posibilidades. En el marco de la aplicación de la Ley de Pesca en el expediente Technoparc, el riesgo de responsabilidad civil fue objeto de diversas reuniones con el ministerio de Justicia, pero no fue objeto de consideraciones ulteriores para los fines de la investigación.*

Pregunta 2: ¿Cuál es la relevancia del caso Koppers³⁵⁶ (Columbia Británica) en relación con la situación del Technoparc?

Respuesta 2: *Por las mismas razones invocadas con anterioridad, el investigador se mostraba preocupado ante la posibilidad de un juicio civil en contra del Ministerio.*

Pregunta 3: En su cronología de la investigación, el investigador menciona lo siguiente, el 5 de diciembre de 2002:

“La ciudad se niega a hacer construir el muro propuesto por nuestros expertos. En consecuencia, la gerente me solicita procurar que la información fáctica de la investigación y sus conclusiones aparezcan en el informe de investigación.”

Favor de aclarar.

Respuesta 3: *Los expertos de Environment Canada no recomendaron la construcción de un muro a la ciudad de Montreal; sin embargo, cuestionaron la capacidad del muro propuesto en el informe de SNC-Lavalin (muro flotante) para captar las aguas subterráneas que discurrían hacia el río. Por esta razón, los expertos de Environment Canada propusieron en su lugar la caracterización de dichas aguas. La gerente solicitó al investigador asegurarse de que tales hechos, que ella consideraba importantes, formaran parte del informe de investigación.*

356. Véase *Beazer East v. British Columbia (Assistant Regional Waste Manager)*, APPEAL NÚM. 98WAS-01(b) (29 de marzo de 2000), en línea: British Columbia Environmental Appeal Board <<http://www.eab.gov.bc.ca/waste/98was01b.htm>> (consulta realizada el 14 de mayo de 2007); *Beazer East v. British Columbia (Director of Waste Management)*, APPEAL NÚMS. 2002-WAS-016(A) Y 2002-WAS-017(A) (23 de octubre de 2002), en línea: British Columbia Environmental Appeal Board <http://www.eab.gov.bc.ca/waste/2002was016a_017a.pdf> (consulta realizada el 14 de mayo de 2007).

Pregunta 4: En su cronología de la investigación, el investigador menciona el 13 de marzo de 2003:

“Reunión con [la gerente] y [el investigador principal de Environment Canada] con respecto al informe de investigación. [La gerente] me explica los cambios que solicita y me entrega copia de las correcciones que se harán. Ella se ocupará de corregir la carta de respuesta. Sus correcciones se incorporan al expediente.”

Cuatro días después, es decir, el 17 de marzo de 2003, el investigador señala lo siguiente en su cronología de la investigación:

“Considerando los numerosos cambios hechos a mi informe de investigación, ya no puedo reconocerlo como mío.”

Favor de aclarar.

Respuesta 4: *Esencialmente, las correcciones propuestas por la [gerente] al investigador para la elaboración de su informe de investigación se referían a la sintaxis y a detalles que se debían agregar sobre ciertos hechos.*

Pregunta 4.1: ¿Por qué el investigador dudaba de su designación de conformidad con la Ley de Pesca (que le permitiera continuar con sus funciones de investigación) en junio y julio de 2002?

Respuesta 4.1: *El motivo de esta duda no se deriva de hechos específicamente relacionados con el asunto Technoparc. Sin embargo, para responder en forma concisa a la pregunta, es necesario comprender que para aplicar la Ley de Pesca y en particular la parte delegada en Environment Canada, el ministro de Pesca y Océanos puede designar dos tipos de funcionarios: agentes de pesca e inspectores. El investigador tiene la designación de inspector, lo que le permite aplicar la sección 36(3) de la Ley.*

Pregunta 5: El informe de investigación (22 de abril de 2003) concluye:

“La investigación no está en posibilidad, debido a la complejidad técnica y científica, de demostrar y reunir las pruebas necesarias que permitan identificar el origen

de una sustancia tóxica y el *trayecto* preciso que siguió hasta llegar al río, eliminando sin más *las demás* posibles *fuentes* de contaminación, así como de vincular esta trayectoria únicamente a los terrenos que constituyen el sitio del Technoparc.”

La relevancia de dichos elementos, en el marco de una investigación al amparo de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, no resulta evidente. Le agradeceremos aclarar por qué es relevante identificar el “origen o fuente” y el “trayecto” de una sustancia para demostrar si se infringió la citada sección 36(3) de la Ley de Pesca.

Respuesta 5: *Durante la investigación de una supuesta infracción de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, el investigador debe reunir pruebas de cada uno de los elementos constitutivos de la infracción. Por su parte, durante el juicio la Corona debe demostrar fuera de toda duda razonable cada uno de dichos elementos, entre ellos la identidad de la persona que efectúa o permite la descarga, así como el lugar donde ésta se lleva a cabo y la capacidad de la sustancia tóxica de incorporarse a aguas frecuentadas por los peces. Por las razones anteriores, dicha información es relevante para el asunto.*

Pregunta 6: En un memorando enviado a usted por el investigador del expediente (Asunto: Technoparc de Montreal, sin fecha), él afirma que se deben tomar en cuenta opiniones y recomendaciones emitidas por los procuradores en asuntos similares y la jurisprudencia pertinente para determinar si es posible reunir todos los elementos de prueba a efecto de presentar cargos penales al amparo de la Ley de Pesca. Además de la política de cumplimiento y aplicación, ¿existe un enfoque marco para la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en el contexto específico de los terrenos contaminados de Canadá?

Respuesta 6: No.

Pregunta 6.1: En este mismo memorando, el investigador resume varias decisiones de los tribunales en materia de responsabilidad civil de la corona federal, con el fin de evaluar el riesgo de que Environment Canada sea procesado con éxito por omitir la aplicación de la Ley de

Pesca, y concluye: “El investigador comprobó que una vez que las descargas al río se hicieron del conocimiento de EC, el ministerio cumplió con sus obligaciones y continúa haciéndolo en la medida de lo posible y de los poderes que le confiere la Ley, en lo que se refiere a la aplicación de la Ley de Pesca”. ¿Es normal que un investigador emita este tipo de opinión legal relativa a la posible responsabilidad de Environment Canada por su omisión en la aplicación de la Ley?

Respuesta 6.1: *La respuesta que desea obtener no es relevante para los hechos, sino un juicio de valor del trabajo de un investigador. Por esa razón, no contestaremos a esta pregunta.*

8.6 Medidas de promoción del cumplimiento posteriores a la decisión de Environment Canada de no recomendar la presentación de cargos

La Política para el Cumplimiento y la Aplicación establece que:

[l]os empleados del MPO y del ME realizan múltiples actividades para promover el cumplimiento. Por ejemplo, elaboran directrices y códigos de prácticas y prestan asesoría técnica. Están facultados para examinar propuestas y recomendaciones de nuevos proyectos y dar asesoría técnica para alcanzar el cumplimiento. También pueden rendir testimonios periciales ante los tribunales en apoyo a procesos judiciales intentados al amparo de la Ley de Pesca.³⁵⁷

Y además:

El MPO y el ME colaboran de modo permanente con otros ministerios y organismos federales, la industria y los gobiernos de las provincias y los territorios a fin de promover el desarrollo en Canadá de nuevas tecnologías para proteger el hábitat de los peces contra los impactos físicos y para prevenir y controlar la contaminación. Ambos ministerios fomentan también la evaluación de tecnologías similares utilizadas en otros lugares, para así facilitar su adaptación a las condiciones del país.³⁵⁸

En la Resolución 04-05, el Consejo instruyó al Secretariado para que reuniera la información relativa a las iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron a la decisión de Environment Canada de no interponer cargos. Este apartado del expediente de hechos contiene la información recabada por el Secretariado sobre este tema.

357. Política para el Cumplimiento y la Aplicación, p. 6.

358. *Ibid.*, p. 14.

En enero de 2003, la ciudad de Montreal se comprometió ante Environment Canada a adoptar un enfoque de dos etapas, es decir, a mandar construir un muro de contención de fases flotantes parcialmente anclado en el lindero sur de su propiedad, con la posibilidad de más adelante anclar todo el muro en la roca en dado caso de que la recuperación de los hidrocarburos en fase flotante no fuera suficiente para que las aguas subterráneas cumplieran con las disposiciones de la Ley.³⁵⁹ Más tarde, la ciudad puso en duda la estrategia de intervención a la que se había comprometido, basándose en argumentos jurídicos y técnicos para tratar de obtener compromisos financieros y de otra naturaleza de las múltiples partes involucradas en el asunto antes de asumir cualquier proyecto.³⁶⁰

359. Memorando del jefe de Intervenciones y Restauración a la Directora Regional, Dirección de Protección del Ambiente, Environment Canada – Región Quebec, Asunto: Technoparc; reunión informal, ciudad de Montreal, MENV y EC de 28 de enero pasado (6 de febrero de 2003): “La ciudad de Montreal nos presentó una versión sucinta y revisada de su proyecto, por el que se compromete a ‘anclar’ el muro en 40% de su longitud, de la cual la mitad se anclaría en forma continua (solicitud de EC aprobada por MENV) en el sector en donde las aguas subterráneas analizadas ya presentaron toxicidad aguda. De entrada la ciudad se compromete a modificar la configuración de los pozos de bombeo destinados en principio a la contención de las fases flotantes, a fin de adaptarlos para la instalación de equipo que permita captar además las fases disueltas. También conviene en utilizar algunos de los pozos polivalentes para el monitoreo de las aguas subterráneas en 2004. Se compromete a efectuar dicho monitoreo en los extremos de la sección del muro anclado en forma continua (propuesta de EC), a fin de verificar si el cúmulo de fases disueltas una vez separadas por esta parte de muro cumple con nuestras exigencias reglamentarias. En caso de que las fases disueltas ‘combinadas’ fueran tóxicas según la s. 36(3) de la Ley de Pesca, la ciudad obtuvo de su asesor SNC-Lavalin la garantía de que se podría anclar el muro en toda su longitud en caso de una eventual fase II. La ciudad de Montreal convino en reactivar el grupo técnico (ciudad de Montreal, EC, MENV) a fin de solicitarle que defina los parámetros de este monitoreo ambiental. El MENV insistió en que el ‘CA’ [certificado de autorización expedido en virtud de la Ley de la Calidad Ambiental (Quebec)] incorpore los elementos de monitoreo y que éstos tomen en cuenta las inquietudes de los gobiernos federal y provincial.”

360. Environment Canada, “Acta de la reunión de 28 de agosto de 2003 con la ciudad de Montreal y los participantes en el asunto del Technoparc”: “Propuesta de la ciudad de Montreal: Como lo manifiesta la ciudad de Montreal, por dificultades meramente contractuales y cuestiones económicas, estos últimos concluyeron un documento de licitación a fin de encomendar a un despacho la revisión de toda la estrategia de intervención en el sitio del Technoparc. Luego entonces, se reexaminará la propuesta de intervención elaborada por SNC-Lavalin. El documento se repartirá en tres bloques, a saber: fases flotantes, fases disueltas y tratamiento de estas últimas. El documento de licitación se presentará a EC y al MENV para sus comentarios el 5 de septiembre próximo. Además, la ciudad elaborará un memorando de entendimiento que establezca la distribución de responsabilidades financieras entre los tres vecinos (CN, VIA Rail y PJCCI). Este documento se les transmitirá para sus comentarios el próximo 5 de septiembre. La ciudad manifestó

En el plano jurídico, la ciudad señaló que no comprendía muy bien qué era lo que esperaba Environment Canada: por un lado, el ministerio parecía dispuesto a aceptar la colocación posterior del anclaje de la barrera hidráulica, mientras que por el otro parecía insistir en que no toleraría la descarga de sustancias nocivas a largo plazo.³⁶¹ La ciudad y sus consultores manifestaron que si tarde o temprano se iba a exigir la contención de las aguas subterráneas, resultaba más barato pasar directamente a la construcción de un muro anclado a todo lo largo en la roca.³⁶² Argumentaron además que si las aguas subterráneas, una vez interceptadas, cumplían con las normas de descarga al drenaje de la ciudad de Montreal (el que podría ser el caso, con base en los análisis de bombeo), esta opción de descarga podría ser la solución permanente.³⁶³ A este respecto, los consultores de la ciudad subrayaron dos cuestiones: (i) la calidad de las aguas bombeadas en gran volumen en todo el sitio (durante los análisis de bombeo) no reflejaba la calidad de cada uno de los pozos del sitio; (ii) si las autoridades competentes llegaran a oponerse a la descarga de las aguas subterráneas al drenaje sanitario (sin tratamiento), se tendría que obtener una opinión legal.³⁶⁴

Por otra parte, según la ciudad y sus consultores, considerando que la investigación de Environment Canada no había logrado identificar al responsable o los responsables de la contaminación,³⁶⁵ en caso de

que no le preocupa en particular la mediatización del asunto ni la queja presentada a la CCA. Sostiene que no ha recibido indicaciones claras de los gobiernos en cuanto a la obligación de tratar las aguas subterráneas y a los objetivos ambientales a alcanzar, lo que mantiene la incertidumbre en la definición del proyecto según sus expertos. Así las cosas, no obstante las discusiones anteriores y los acuerdos de principio sobre el proyecto, la ciudad no está totalmente convencida de que deba intervenir y tratar las aguas subterráneas. Postura de Environment Canada: Recibiremos y daremos a conocer nuestros comentarios al documento de licitación, sobre todo en lo que se refiere a las orientaciones y objetivos citados en relación con las fases flotantes y disueltas, pero en ningún caso aprobaremos su contenido o dichas orientaciones. Sin embargo, consideramos que el enfoque actual es un retroceso en los compromisos asumidos por la ciudad en febrero de 2003. Hemos indicado claramente a la ciudad que es urgente que nos presenten los documentos que precisan la naturaleza y la extensión del proyecto a fin de que podamos tomar una resolución sobre la disposición de la ciudad para actuar y eventualmente dar respuesta a la queja presentada a la CCA, a los grupos ambientales y a los medios.”

361. SLEI, “Interception des phases flottantes d’hydrocarbures et des eaux souterraines – Site de l’ancien Adacport – Document d’orientation” presentado a la ciudad de Montreal, Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación (noviembre de 2003), pp. 9 y 10.

362. *Ibid.*, pp. 10, 13.

363. *Ibid.*, p. 21.

364. *Ibid.*

365. *Ibid.*, p. 10.

que el ministerio exigiera a la ciudad contener (y tratar, de ser preciso)³⁶⁶ el agua subterránea, entonces correspondería a todos los participantes del sector contribuir al financiamiento de dicho proyecto.³⁶⁷

En el plano técnico, la ciudad mencionó la posibilidad de intervenir en el sur de su propiedad, más cerca de la orilla, lo que permitiría reducir aún más la duración de las obras de recuperación transitoria de hidrocarburos que se depositan en el río.³⁶⁸ A este respecto, la ciudad

366. Véase a este respecto CEMRS, "Encadrement et assistance technique dans le choix des technologies pour le traitement des eaux souterraines du Technoparc de Montréal – Proposition de services du CEMRS présentée à Développement économique Canada" (septiembre de 2005) p. 2: "La Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (SPJCCI), propietaria de la parte oeste del sitio, encomendó a Tecslut hacer una evaluación de la situación e identificar soluciones para tratar las aguas subterráneas que manan de su sitio. En la solución propuesta en 2005, se eligió un tratamiento biológico antes de la descarga al drenaje manifestando que la planta de tratamiento de aguas residuales de la ciudad de Montreal captaría los elementos tóxicos con los lodos de decantación."

367. Véase el apéndice 10, *El Autoparc Victoria – Pequeño relato de la ocupación del cauce de un río*, Ciudad de Montreal, septiembre de 2004). Véase también Plan de Urbanismo de la ciudad de Montreal (2004), parte I, c. 2, 2.7, objetivo 17 "Garantizar la gestión óptima de los recursos en un contexto urbano", acción 17.3 "Garantizar la gestión eficaz de las infraestructuras de agua potable y aguas residuales"; la ciudad se compromete, entre otras cosas, a "tomar las siguientes medidas correctivas en las redes de drenaje pluvial y sanitario: crear fosas de captación en los lugares donde se desbordan los colectores cuando las lluvias son abundantes; corregir las acometidas inadecuadas (o conexiones cruzadas) de los conductos de drenaje sanitario; concluir las conexiones faltantes de los drenajes domésticos a los captadores; reducir desde la fuente las descargas de contaminantes industriales problemáticos al drenaje; poner en práctica la desinfección de las aguas residuales en la planta de tratamiento"; acción 17.5 "Continuar la rehabilitación de sitios contaminados, con la ayuda financiera de los gobiernos"; acción 17.6 "Rehabilitar en forma prioritaria los sitios contaminados en las inmediaciones de ciertas estaciones de metro y de tren, así como en los sectores que serán objeto de transformación". Véase también la carta del Director Regional del MDDEP al Director General Adjunto del Servicio de Infraestructura, Transporte y Medio Ambiente de la ciudad de Montreal, Asunto: Nuevo proyecto en el sitio del antiguo Adacport de Montreal (23 de septiembre 2004): "Por otra parte, la resolución del comité ejecutivo (de la ciudad de Montreal) de fecha 7 de abril de 2004 menciona que el inicio de los trabajos está sujeto a la participación financiera del gobierno federal, por lo que la ciudad presentó a Environment Canada una solicitud para obtener la participación de dicho gobierno".

368. Se calculó que el sector de la autopista Bonaventure situado cerca del puente Victoria, perteneciente a PJCCI, contenía entre 180,000 y 350,000 litros de hidrocarburos; CEMRS, "Encadrement et assistance technique dans le choix des technologies pour le traitement des eaux souterraines du Technoparc de Montréal – Proposition de services du CEMRS présentée à Développement économique Canada" (septiembre de 2005), p. 2. Véase también Ciudad de Montreal, Primera reunión del comité técnico (12 de agosto de 2004), Acta de la reunión, p. 1.

señalaba que habría que tomar en cuenta las intenciones de la Corporación Portuaria de Montreal, que analizaba la posibilidad de desviar la autopista Bonaventure para devolver a los ciudadanos el acceso al espacio de la orilla del río.³⁶⁹ Por otra parte, la ciudad y sus consultores recalcaron que las muestras de agua subterránea tomadas en el acotamiento río abajo de la autopista Bonaventure (propiedad de PJCCI) no habían presentado toxicidad aguda para los peces.³⁷⁰

En la primavera de 2004, la ciudad parecía dispuesta a iniciar un nuevo proyecto de intervención (recuperación de fases flotantes, contención de las aguas subterráneas y descarga al drenaje municipal sin tratamiento), pero su comité ejecutivo adoptó una resolución exigiendo que el inicio de las obras quedara sujeto a la participación financiera del gobierno federal, el que, a finales de septiembre, aún no había comunicado sus intenciones al municipio.³⁷¹

En otoño de 2004, un comité técnico multipartito resolvió que había motivos que justificaban el mejoramiento, antes de enero de 2005, de las medidas provisionales de captación de hidrocarburos que resurgían en el río.³⁷² Al mismo tiempo, se decidió que se justificaba proceder a una caracterización complementaria del sector de la autopista Bonaventure (propiedad de PJCCI). A este respecto, el MDDEP y la ciudad se preguntaban si era procedente la recomendación de Environment Canada de concentrar el muestreo del agua subterránea en el lugar

369. Ciudad de Montreal, Primera reunión del comité técnico (12 de agosto de 2004), Acta de la reunión, p. 1, y Ciudad de Montreal, Séptima reunión del comité técnico (4 de abril de 2005), Acta de la reunión, p. 3, punto 3 d) Estudio previo de factibilidad para la desviación de la autopista Bonaventure (PJCCI / Corporación Portuaria de Montreal): "Este estudio se encomendó a SNC-Lavalin a mediados de febrero, financiado por la Corporación Portuaria de Montreal y administrado por PJCCI. La ciudad de Montreal, el Ministerio de Transporte de Quebec y el MDDEP participan equitativamente en ciertos aspectos específicos del estudio."

370. SLEI, "Interception des phases flottantes d'hydrocarbures et des eaux souterraines – Site de l'ancien Adacport – Document d'orientation" presentado a la ciudad de Montreal, Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación (noviembre de 2003), p. 20. Ciudad de Montreal, Séptima reunión del comité técnico (4 de abril de 2005), Acta de la reunión, p. 3.

371. Carta del Director Regional del MDDEP al Director General Adjunto del Servicio de Infraestructura, Transporte y Medio Ambiente, ciudad de Montreal, Asunto: Nuevo proyecto sobre el sitio del antiguo Adacport de Montreal (23 de septiembre de 2004).

372. Ciudad de Montreal, Decimosegunda reunión del comité técnico (26 de agosto de 2004), Acta de la reunión, p. 6.

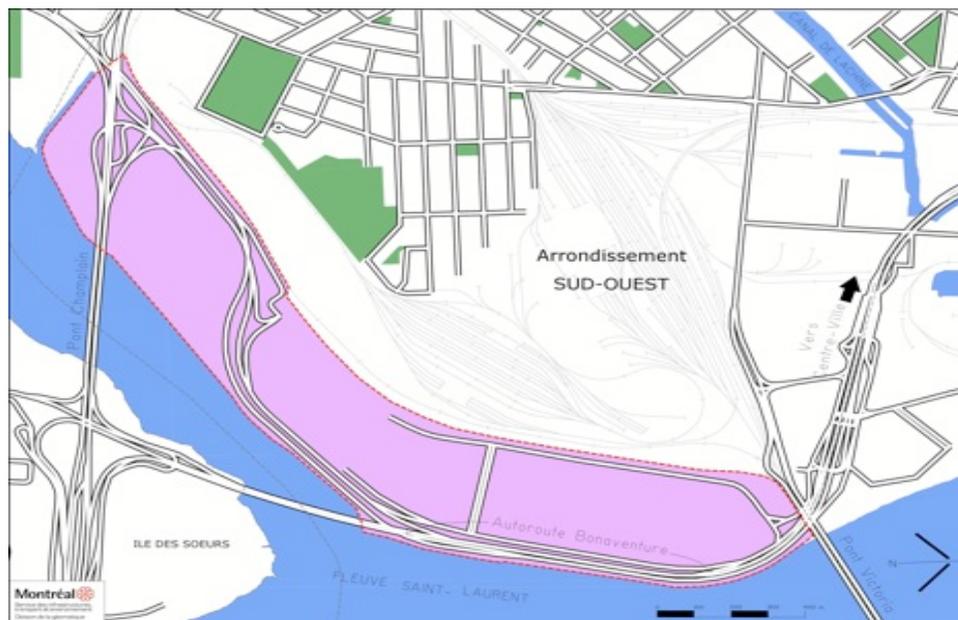
donde estaban ubicadas las barreras.³⁷³ Según Environment Canada, “puesto que es mayor el derrame de aceite hacia el río en el sector de las barreras, es probable que lo mismo ocurra con las aguas subterráneas; de ahí el interés en caracterizar las aguas de forma más rigurosa en ese sector.”³⁷⁴ En el caso en cuestión, el agua subterránea analizada presentaba toxicidad aguda en tres de cinco pozos.³⁷⁵ La ciudad encomendó a Des-sau-Soprin inc. proponer mejores medidas para la captación de los hidrocarburos.³⁷⁶ En la primavera de 2005 se anunció la solución: un muro flotante (sin contención de las aguas subterráneas) con longitud aproximada de 160 m.³⁷⁷ En respuesta a Environment Canada y al MDDEP, la ciudad y su asesor explicaron que esta medida no se había diseñado para incorporarse a ninguna solución integral.³⁷⁸ En junio de 2005, la ciudad anunció que el contrato de construcción de esta “pantalla” se había adjudicado a Services de location Ste-Croix.³⁷⁹

En ese entonces, la ciudad seguía recibiendo fondos de MDDEP a través del programa Revi-Sols.³⁸⁰ Este programa debía llegar a su fin el 31 de marzo de 2005, pero el gobierno de Quebec concedió a la ciudad una prórroga adicional, excepcional, de 33 meses (hasta el 31 de diciembre de 2008) para efectuar los gastos admisibles.³⁸¹ Por el lado del gobierno federal, PJCCI trataba de obtener subvenciones como parte de

373. Ciudad de Montreal, Decimotercera reunión del comité técnico (16 de septiembre de 2004), Acta de la reunión, p. 4, y Ciudad de Montreal, Decimosegunda reunión del comité técnico (26 de agosto de 2004), Acta de la reunión, p. 6.
374. *Ibid.*
375. Ciudad de Montreal, Quinta reunión del comité técnico (18 de noviembre de 2004), Acta de la reunión, p. 3.
376. Ciudad de Montreal, Cuarta reunión del comité técnico (28 de octubre de 2004), Acta de la reunión, p. 2. Véase también Ciudad de Montreal, Tercera reunión del comité técnico (16 de septiembre de 2004), Acta de la reunión, p. 5.
377. Sébastien Rodrigue, “Produits toxiques au Technoparc” (*La Presse*, 2 de abril de 2005) y Jeanne Corriveau, “Technoparc – Un mur de béton pour protéger le fleuve” (*Le Devoir*, 27 de mayo de 2005).
378. Ciudad de Montreal, Cuarta reunión del comité técnico (28 de octubre de 2004), Acta de la reunión, p. 2; Ciudad de Montreal, Quinta reunión del comité técnico (18 de noviembre de 2004), Acta de la reunión, pp. 1-2.
379. Ciudad de Montreal, Proyecto de contención y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos y de aguas subterráneas en el sector del antiguo Adacport, Pormenores de la reunión (15 de junio de 2005), p. 2.
380. Carta del Director Regional del MDDEP al Director General Adjunto del Servicio de Medio Ambiente, Vías y Redes de Comunicación de la Ciudad de Montreal, Asunto: Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados en el Medio Urbano, Decimosexto grupo de proyectos (14 de junio de 2002), y Gobierno de Quebec, Consejo del Tesoro, C.T. 203104 (6 de diciembre 2005), Asunto de la solicitud: “Autorizar las reformas propuestas al marco normativo de la fase I del Programa Revi-Sols con respecto al sitio del Technoparc de Montreal”.
381. *Ibid.*

un programa federal de acción en los terrenos contaminados.³⁸² En noviembre de 2005, la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá³⁸³ anunció una contribución de 1.6 millones de dólares a un proyecto del CEMRS para evaluar tecnologías de tratamiento de las aguas subterráneas en el sector del Technoparc.³⁸⁴ El sector en estudio tiene una superficie de 92 hectáreas (920,000 metros cuadrados)³⁸⁵ (véase la gráfica 12).

-
382. Véase Société des ponts fédéraux Limitée, "Rapport annuel 2005-2006": p. 31: "Terrenos contaminados de PJCCI a lo largo de la autopista Bonaventure: en julio de 2005 se practicó un estudio de factibilidad para determinar las medidas de atenuación pertinentes que se pondrán en práctica. PJCCI registró sus inmuebles en el inventario de sitios contaminados federales del Secretariado del Consejo del Tesoro. También solicitó financiamiento especial para emprender estudios en 2006-2007, al amparo del Plan de Acción para Sitios Contaminados Federales", en línea: La Société des ponts fédéraux Limitée <<http://www.federalbridge.ca/pdf/FBCL%20Report%2005-06%20FR.pdf>> (consulta realizada el 30 de enero de 2007).
383. Ciudad de Montreal, Novena reunión del Comité Técnico (8 de septiembre de 2005), Acta (borrador), p. 3: "A sugerencia de Environment Canada, el Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios [...] se dispone a presentar una propuesta a la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá (como posible proveedor de fondos) para la realización de un estudio sobre las aguas subterráneas del sector del antiguo Adacport tendiente a definir la problemática y las posibles soluciones a efecto de asesorar en la elección de la tecnología de tratamiento recomendable". Véase también CEMRS, "Encadrement et assistance technique dans le choix des technologies pour le traitement des eaux souterraines du Technoparc de Montréal – Proposition de services du CEMRS présentée à Développement économique Canada" (septiembre de 2005), p. 3.
384. Agencia de Desarrollo Económico de Canadá, "Sector del Technoparc de Montreal / El gobierno de Canadá otorga \$C1.560 millones al Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS)" (Comunicado de la agencia, 25 de noviembre de 2005). Véase también la carta del Director General del CEMRS al Director, Isla de Montreal, Agencia de Desarrollo Económico de Canadá, Asunto: Propuesta de servicios de regulación y asistencia técnica en la elección de tecnologías de tratamiento de aguas subterráneas del Technoparc de Montreal (4 de octubre de 2005).
385. CEMRS, "Sélection de technologies de traitement des eaux souterraines du secteur situé entre les ponts Champlain et Victoria, en bordure du fleuve – Localisation du secteur à l'étude" (4 de diciembre de 2006), en línea: CEMRS <<http://www.cemrs.qc.ca/francais/pdf/cartesecteur.pdf>> (consulta realizada el 13 de febrero de 2007). Véase también Vicky Sharpe, "Sustainable Solutions" (5 de septiembre de 2006), en línea: aboutRemediation.com <<http://www.aboutremediation.com/render/pageRender.asp?itemcode=AR-NWS-LNIN&itemid=3255>> (consulta realizada el 3 de abril de 2007).

Gráfica 12 Ubicación del sector en estudio (CEMRS)

En 2005 se iniciaron estudios preliminares como parte del proyecto del CEMRS para identificar el o los principales parámetros fisicoquímicos que originan la toxicidad de las aguas subterráneas del sector del Technoparc, por medio de métodos (pruebas con trucha arcoíris) aprobados para efectos de aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca.³⁸⁶

386. CEMRS, "Secteur régional du Technoparc de Montréal – Développement et adaptation de technologies de traitement des eaux souterraines" (2006), 1 *Le Défricheur* n° 6. Véase también Ciudad de Montreal, Novena reunión del comité técnico, 8 de septiembre de 2005), Acta de la reunión, p. 2: "Punto 5 – Estudio sobre la relación entre la toxicidad de las aguas subterráneas y los diversos parámetros fisicoquímicos (Environment Canada) / Se hicieron pruebas de laboratorio complementarias para tratar de precisar cuáles son los parámetros fisicoquímicos que contribuyen a la toxicidad observada en las aguas subterráneas. Habiéndose observado un incremento del pH con la oxigenación durante las pruebas con truchas, se hicieron pruebas con pH constante, en paralelo a las pruebas ordinarias, en las aguas de 3 (tres) pozos de PJCCI. El incremento del pH no modifica de forma significativa la toxicidad observada. Sin embargo, en ciertos casos no se puede asociar la toxicidad observada únicamente al nitrógeno amoniacal, ya que se observa una mortandad rápida de las truchas a concentraciones relativamente bajas para ese parámetro. Luego entonces, el nitrógeno amoniacal no es el único motivo y al parecer ciertos metales contribuyen a la toxicidad observada en las truchas. Considerando la heterogeneidad observada de un pozo a otro, es difícil precisar la sinergia con los demás parámetros."

El objetivo principal era verificar hasta qué punto el agua subterránea bajo la autopista Bonaventure sufría los efectos del inmueble de la ciudad, directamente aguas arriba, en comparación con el aporte de las aguas subterráneas que provienen de los terrenos propiedad de PJCCI y migran en dirección este, paralelamente al río, en el fondo de roca de la autopista Bonaventure.³⁸⁷

En ese entonces se consideraba que el costo de la solución integral al problema del vertimiento de efluentes contaminados y nocivos al río desde el sector del Technoparc estaba dentro del rango de 40 a 60 millones de dólares.³⁸⁸ En enero de 2006, durante la campaña electoral federal, el Partido Liberal federal anunció su intención de invertir 25 millones de dólares para sanear el Technoparc.³⁸⁹ En lo que respecta a

387. Programa de Rehabilitación de Terrenos Contaminados, Formulario de solicitud de ayuda financiera, Información general (29 de octubre de 1999, revisada el de 16 de noviembre de 1999): “Los principales resultados de los estudios anteriores son los siguientes: [...] Las aguas subterráneas bajo el Technoparc fluyen en general hacia la autopista Bonaventure; por otra parte, el fondo de roca de la autopista crea un flujo preferente hacia el este (hacia el puente Victoria), paralelo al río. El manto freático bajo el Technoparc está a una profundidad variable de entre 4,6 m y 12,0 m”. Véase también Ciudad de Montreal, Tercera reunión del comité técnico (16 de septiembre de 2004), Acta de la reunión, p. 1: “Punto 2 Definición de la problemática ambiental – información faltante / C Flujo de aguas subterráneas y de hidrocarburos en fase flotante y resurgimiento en el río; / C Contaminación de las aguas subterráneas (físicoquímica y toxicidad).”
388. CEMRS, “Encadrement et assistance technique dans le choix des technologies pour le traitement des eaux souterraines du Technoparc de Montréal – Proposition de services du CEMRS présentée à Développement économique Canada” (septiembre de 2005) p. 13.
389. Véase Parti libéral du Canada (Québec), “Jean-C. Lapierre dresse son bilan et prend des engagements concrets pour l’avenir d’Outremont et de Montréal” (3 de enero de 2006): “Nuestro medio ambiente es un asunto de máximo interés y me comprometo a trabajar en la rehabilitación de los sitios federales cercanos al Technoparc de Montreal para devolver a todos el acceso a nuestro río.”, en línea: Parti libéral du Canada (Québec) <http://www.qc.liberal.ca/fr/presse/communiqués.aspx?ID=554> (consulta realizada el 26 de enero de 2007). Véase también Parti libéral du Canada (Québec), “Allocution du premier ministre Paul Martin” (sin fecha): “Por esa razón, el día de hoy anuncio que a partir del 23 de enero y con la participación de las provincias, un gobierno liberal invertirá 1,000 millones de dólares a lo largo de 10 años en una estrategia integral para descontaminar los sectores problemáticos de la cuenca del San Lorenzo y de los Grandes Lagos. “Este ecosistema de agua fresca está entre los más grandes del mundo. Nuestro nuevo plan busca brindar mayor protección a nuestros hábitats marinos y faunísticos, garantizar sectores riparianos sanos y salubres y procurar que la revitalización de los ecosistemas forme parte de nuestro patrimonio colectivo. “La mitad de las inversiones, es decir, 500 millones de dólares, permitirá restaurar sitios degradados y amenazados en todo el territorio de los Grandes Lagos y del San Lorenzo, incluidos sitios identificados, como el puerto de Hamilton.

la colocación de un sistema de contención, recuperación y tratamiento del agua subterránea en el sector del Technoparc, en Quebec, es la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá que selecciona los proyectos que obtendrán financiamiento federal dentro de los programas del Departamento de Infraestructura de Canadá.³⁹⁰ En su presupuesto de 2007, el gobierno federal anunció la creación de un nuevo fondo de infraestructura, Chantiers Canada, en el que el financiamiento se repartirá entre las provincias y territorios, haciendo una distribución per cápita, para apoyar grandes proyectos de manejo de aguas residuales, rehabilitación de terrenos contaminados para darles nuevos usos y otro tipo de proyectos.³⁹¹

8.7 Información sobre las medidas y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de fomento del cumplimiento en el sector del Technoparc de Montreal

En la Resolución 04-05, el Consejo giró instrucciones al Secretariado para que reuniera información sobre las medidas y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de fomento del cumplimiento en el sector del Technoparc de Montreal. El 28 de noviembre de 2006, el Secretariado hizo ciertas preguntas a Canadá relativas a la promoción del cumplimiento en el asunto del Technoparc. Canadá entregó sus respuestas por escrito el 8 de enero de 2007. A continuación se reproducen tanto las preguntas como las respuestas.

Con respecto a las actividades de promoción del cumplimiento en lo que concierne a la contaminación de río San Lorenzo proveniente del Technoparc:

Pregunta 7.1: Le agradeceremos indicar el costo, en términos de recursos humanos, financieros y de otra naturaleza, de

“Al mismo tiempo, invertiremos 25 millones de dólares en la limpieza del sitio del Technoparc, aquí en Montreal, que durante casi un siglo formó parte de un basurero”, en línea: Parti libéral du Canada (Québec) <http://www.qc.liberal.ca/fr/presse/discours.aspx?ID=568> (consulta realizada el 26 de enero de 2007).

390. Véase “Programmes d’infrastructure”, en línea: Infrastructure Canada <http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/index_f.shtml> (consulta realizada el 10 de mayo de 2007).

391. Véase Canadá, *Le Budget de 2007 – Vers un Canada plus fort, plus sécuritaire et meilleur*, c. 5 “Un Canada plus fort grâce à une économie plus forte: Avantage infrastructurel”, en línea: Ministère des finances du Canada <<http://www.budget.gc.ca/2007/bp/bpc5bf.html>> (consulta realizada el 10 de mayo de 2007).

dichas actividades para el gobierno federal desde 1991 (en total, con desglose de los gastos).

Respuesta 7.1: *La recopilación de datos sobre los recursos destinados a la promoción del cumplimiento desde 1991 exige extensas investigaciones que tomarían más tiempo del otorgado. Sin embargo, calculamos que a partir de 2002 hemos destinado 1.25 personas al año a nivel técnico (ingeniero y biólogo principales) y 0.5 personas al año a nivel de gerencia y apoyo administrativo. Con respecto a las pruebas biológicas realizadas en el verano de 2002 en el Centre Saint-Laurent de Environment Canada, éstas representan un importe de 17.3 K \$.*

Pregunta 7.2: ¿Por qué en 1996 el gobierno federal no objetó que Ferrocarriles Nacionales de Canadá sólo interceptara la fase flotante proveniente de su terreno, río arriba del Technoparc?

Respuesta 7.2: *Environment Canada no se opone a proyectos que disminuyan los riesgos ambientales. En este contexto, el ministerio no tenía motivos que justificaran su oposición al proyecto de Ferrocarriles Nacionales para captar y retirar los hidrocarburos de petróleo en fase libre en los límites de su propiedad.*

Pregunta 7.3: Sabiendo que parte importante de la contaminación presente en los terrenos del Technoparc de Montreal con toda probabilidad provenía de operaciones efectuadas por Ferrocarriles Nacionales en su patio de maniobras desde hacía varios decenios, ¿por qué el gobierno federal no insistió, mientras dicha compañía era sociedad de la Corona, en que contribuyera al financiamiento para la remediación del sitio o al manejo del riesgo ambiental en el Technoparc?

Respuesta 7.3: *Según las conclusiones de la investigación efectuada por Environment Canada:*

El análisis de la información obtenida llevó al ministerio a la conclusión de que la diversidad de actividades que históricamente han contribuido a la contaminación de los suelos, así como la complejidad del régimen hidrológico del sector en su conjunto, no permiten determinar la fuente precisa de las sustancias tóxicas arrojadas al río. En consecuencia, la investigación no permitió reunir los elementos de prueba necesarios

para atribuir las descargas al río a uno o más responsables o para identificarlos.

Entre 1990 y 1995, el Plan Nacional de Acción sobre Sitios Contaminados (Plan national d'action sur les lieux contaminés, PNALC) otorgaba a Canadá (con una contribución financiera equivalente de las provincias) y a los ministerios federales en menor medida, financiamiento para proyectos de rehabilitación de sitios abandonados prioritarios. El Plan de Acción sobre Sitios Contaminados Federales (Plan d'action sur les sites contaminés fédéraux, PASCFC) aprobado en abril de 2005 permite otorgar financiamiento a ministerios y dependencias federales, así como a sociedades de la Corona consolidadas responsables de contaminación, para proyectos de rehabilitación de sitios contaminados. Según los criterios de ambos programas de financiamiento, las empresas federales no son elegibles para obtener financiamiento federal.

Pregunta 7.4: ¿Por qué el gobierno federal no se opuso a la decisión de la ciudad de Montreal, durante el ejercicio del análisis de] valor de 1999, de elegir una solución destinada únicamente a captar la fase flotante de las sustancias tóxicas provenientes del Technoparc?

Respuesta 7.4: *El ejercicio de análisis de valor (informe de Valorex, junio de 1999) recomendó la alternativa del muro de captación parcialmente permeable para corregir el problema de la descarga de hidrocarburos de petróleo al río San Lorenzo. El informe Valorex recomendaba una caracterización complementaria del Technoparc, así como evaluaciones de las descargas y un balance de masa. En marzo de 2002, la ciudad de Montreal entregó a Environment Canada el informe de caracterización ambiental complementaria (SNC-Lavalin) y el estudio de anteproyecto de construcción de un muro parcialmente permeable para captar los hidrocarburos de petróleo (SNC-Lavalin). Luego entonces, no fue hasta marzo de 2002, con motivo del análisis de los informes de SNC-Lavalin, cuando Environment Canada se enteró del potencial de toxicidad de las aguas subterráneas. Así, fue a partir de marzo de 2002 cuando el ministerio hizo parte de esta problemática a la ciudad de Montreal y le sugirió que la solución que propusiera debía tomar en cuenta la cuestión de la toxicidad potencial de las aguas subterráneas.*

Pregunta 7.5: ¿Por qué Environment Canada comenzó a insistir en el tratamiento de las aguas subterráneas a partir del momento en que los ciudadanos presentaron quejas, en 2002?

Respuesta 7.5: *Tal como se indicó en la Respuesta a la pregunta 7.4, Environment Canada no se enteró del potencial de toxicidad de las aguas subterráneas hasta marzo de 2002. La campaña de muestreo realizada por la ciudad de Montreal en el verano de 2002 y los resultados obtenidos de las pruebas biológicas confirmaron que las aguas subterráneas eran tóxicas.*

Pregunta 7.6: ¿Cuál es el propósito de llevar a cabo un proyecto de investigación y desarrollo para el tratamiento de las aguas subterráneas del Technoparc, cuando, según nuestros expertos, tecnologías de tratamiento genéricas ya están disponibles para comprar, por ejemplo, en Estados Unidos?

Respuesta 7.6: *Es importante recordar que la elección de tecnología corresponde a la ciudad de Montreal. En el plano técnico, se reconoce generalmente que para problemáticas de esta envergadura se requieren análisis de factibilidad de tratamiento en laboratorio y análisis piloto a fin de confirmar las hipótesis de trabajo.*

Pregunta 7.7: ¿Environment Canada fijó una fecha límite para la puesta en marcha de una obra que permita poner fin al depósito de sustancias tóxicas en el río San Lorenzo a partir del sector del Technoparc de Montreal?

Respuesta 7.7: *La Ley de Pesca y la política de aplicación estipulan que los gobernados por dicha ley deben tomar las medidas necesarias para impedir las descargas en el menor tiempo posible dadas las circunstancias.*

9. Nota final

Los expedientes de hechos brindan información sobre supuestas omisiones en la aplicación efectiva de la legislación ambiental en América del Norte que puede ayudar a los peticionarios, las Partes del ACAAN y otros sectores interesados de la ciudadanía a emprender las acciones que consideren adecuadas en relación con los asuntos ambientales aborda-

dos. En apego a la resolución de Consejo 04-05, este expediente de hechos suministra información pertinente para considerar si Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en relación con la descarga al río San Lorenzo de sustancias tóxicas provenientes del sector del Technoparc de Montreal, ubicado a lo largo de la autopista Bonaventure, entre los puentes Victoria y Champlain. La sección 36(3) establece que es un delito, sancionable con multa o prisión, permitir el depósito de una sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualquier lugar con condiciones en las que la sustancia tóxica pueda incorporarse en tales cuerpos de agua, a menos que algún reglamento federal lo autorice.

Históricamente, el área objeto de estudio fue tierra de cultivo y la ribera del San Lorenzo en Pointe-Saint-Charles era un vasto pantano conocido porque a él llegaban grandes parvadas de gansos. A mediados del siglo XIX se construyó en la orilla un patio de ferrocarril, uno de los más grandes y antiguos de la historia de Canadá. Al sur y al poniente de dicho patio el pantano se rellenó con basura, residuos de demolición y tierra traída de otros lugares. Para finales del decenio de 1980, el área rellenada, que se interna casi 500 metros en el río, tenía una extensión aproximada de dos kilómetros de largo, entre los dos puentes, y la capa de terraplén y otros materiales arrojados alcanzaba entre cuatro y doce metros de profundidad. En los planos oficiales gran parte de esta superficie todavía aparece como si fuera el río San Lorenzo.

En 1989, los gobiernos federal y provincial vendieron parte del área al sur del patio de ferrocarril a la ciudad de Montreal, que quería darle un nuevo destino como parque de alta tecnología. Dado que ambos gobiernos se decían propietarios del terreno, las dos escrituras de venta se refieren a los mismos números de lote. Como parte de la venta, la ciudad asumió la responsabilidad ambiental del terreno y prometió defender a ambos gobiernos de cualquier reclamación ambiental relacionada con la condición de los suelos y el agua subterránea en el predio. A fin de obtener la autorización de la provincia para el cambio de uso de suelo del antiguo basurero, Montreal se comprometió a encargarse de las lagunas de aceite que se sabía flotaban bajo la superficie, así como a monitorear la calidad del agua subterránea. A la fecha, se calcula que el volumen de aceite —que en parte se debe a la rotura de un ducto de diésel— alcanza entre cuatro y ocho millones de litros (cantidad suficiente para llenar tres albercas olímpicas). También se estima que el Technoparc contiene entre una y dos toneladas de BPC, parte de los cuales escaparon de sus contenedores (por ejemplo, transformadores desechados) debido a la presencia de diésel, que actúa como solvente.

Cuando se inició el desarrollo del Technoparc, a principios de la década de 1990, se notó que de la orilla del río rezumaba aceite y que éste escurría al agua. Environment Canada colocó barreras y almohadillas absorbentes provisionales para contener el aceite que, acumulado, era luego bombeado para llevarlo fuera del sitio. En invierno, el hielo obligaba a retirar las barreras. Ferrocarriles Nacionales de Canadá (CN) y la ciudad de Montreal llegaron a un acuerdo para pagar los costos de operación y mantenimiento de tales medidas provisionales, pero en 1997 CN dejó de contribuir a los gastos; había instalado un sistema de pozos de bombeo en el lindero sur del patio de ferrocarril para interceptar y retirar el aceite antes de que se escurriera colina abajo hasta el Technoparc. Montreal dejó de dar mantenimiento a las barreras y de bombear el aceite en la orilla. En 1998, personal encargado de la aplicación de Environment Canada emitió un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal y también en ese año personal de programas del mismo Ministerio puso en lista una propuesta de proyecto para una barrera biológica que interceptaría el aceite y el agua subterránea contaminada que emanaban del Technoparc hacia el río San Lorenzo. La barrera nunca se construyó y posteriormente la ciudad de Montreal reinició las operaciones temporales de bombeo. Después de un “ejercicio de análisis de valor” en 1999, Montreal anunció que instalaría un sistema permanente de recuperación de aceite en el lindero sur de su propiedad. Para marzo de 2002 ya estaban listas las especificaciones de diseño del proyecto. En abril de ese año Environment Canada recibió una carta de grupos ambientales, junto con resultados de análisis de laboratorio practicados a muestras de agua tomadas del río, en la que manifestaban que de la orilla del río San Lorenzo opuesta al Technoparc escurrían sustancias tóxicas que caían al agua, en violación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca.

Environment Canada abrió una investigación en abril de 2002. Ese otoño, Environment Canada analizó muestras de agua subterránea proveniente del sitio del Technoparc y determinó que eran tóxicas para los peces. La ciudad manifestó que estaba preparada para perfeccionar el sistema propuesto, a fin de detener el flujo de aceite y agua subterránea contaminada proveniente de su propiedad, pero necesitaba cerciorarse de que ninguna contaminación estaba migrando hacia el Technoparc desde las propiedades río arriba, es decir, las ocupadas por CN y VIA Rail Canada, o de terrenos contiguos pertenecientes a la sociedad de la Corona federal que administra la autopista Bonaventure. En junio de 2002, el ministro federal de Medio Ambiente aseguró a la ciudad que funcionarios de Environment Canada estaban en comunicación con todas las partes para garantizar su cooperación. En 2003, CN obtuvo financiamiento federal y provincial para practicar pruebas piloto a un sistema de tratamiento de aguas subterráneas en el patio de ferrocarril.

VIA Rail Canada, que desde 1987 ha estado operando un centro de mantenimiento al noroeste del Technoparc, reemplazó la totalidad de sus sistemas de abastecimiento y contención de diésel, y Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. analizó su propia agua subterránea, al oeste del Technoparc, y determinó que era tóxica. En abril de 2003, Environment Canada finalizó su investigación al amparo de la Ley de Pesca y llegó a la conclusión de que no era posible determinar el origen y el trayecto de las sustancias vertidas al río.

Posteriormente, Montreal siguió insistiendo en obtener apoyo financiero de todos los interesados directos de la zona. El Comité Ejecutivo de la ciudad condicionó la aceptación de cualquier propuesta de remediación a la obtención de financiamiento federal. La ciudad hizo hincapié en que la investigación de Environment Canada no había logrado identificar al responsable de las descargas al río. La ciudad y sus consultores ambientales puntualizaron, asimismo, que el agua subterránea del sitio del Technoparc cumple con los criterios de descarga al drenaje de la ciudad de Montreal y argumentaron que reencaminar dicha agua hacia el sistema de drenaje municipal sería una pérdida de dinero, pues lo único que pasaría es que la polución entraría al río en el otro extremo de la isla, toda vez que el proceso de tratamiento de aguas residuales empleado por la ciudad no puede eliminar por completo la toxicidad del agua subterránea proveniente del sector del Technoparc. En 2007, se estaba llevando a cabo un proyecto de pruebas piloto a diversas tecnologías de tratamiento de aguas subterráneas en sitio para el sector del Technoparc de Montreal.

APÉNDICE 1

**Resolución de Consejo Núm. 04-05
(20 de agosto de 2004)**



Montreal, a 20 de agosto de 2004

RESOLUCIÓN DE CONSEJO 04-05

Instrucción al Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte relativa a la aseveración de que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca (SEM-03-005).

EL CONSEJO:

APOYANDO el proceso estipulado en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAAN) sobre peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental y la elaboración de expedientes de hechos;

CONSIDERANDO la petición presentada el 14 de agosto de 2003 por las organizaciones Waterkeeper Alliance, Lake Ontario Waterkeeper, Société pour Vaincre la Pollution, Environmental Bureau of investigation y Upper St. Lawrence Riverkeeper / Save the River!, así como la respuesta del Gobierno de Canadá, de fecha 14 de noviembre de 2003;

HABIENDO EXAMINADO la notificación del Secretariado al Consejo, de fecha 19 de abril de 2004, en el sentido de que la petición (SEM-03-005) amerita la elaboración de un expediente de hechos;

POR LA PRESENTE RESUELVE DE MANERA UNÁNIME:

GIRAR INSTRUCCIONES al Secretariado para que elabore un expediente de hechos en términos del artículo 15 del ACAAN y de las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* respecto de los siguientes puntos planteados en el contexto de la petición SEM-03-005 en cuanto a que Canadá está incurriendo en presuntas omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca:

- hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia en 1998;
- hechos relacionados con la investigación que Environment Canada emprendió en 2002-2003, en respuesta a una solicitud ciudadana;

- características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal;
- resultados de los sistemas de contención y bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal;
- el estudio ecotoxicológico realizado en 2002;
- información sobre la división de la propiedad en el sector Technoparc y su relevancia para las iniciativas de aplicación;
- información sobre las intervenciones y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de aplicación en el sector; e
- iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron a la decisión de Environment Canada de no interponer cargos.

ORDENAR al Secretariado que presente a las Partes su plan general de trabajo para la recopilación de los hechos relevantes y les brinde oportunidad de hacer comentarios al respecto;

ORDENAR TAMBIÉN al Secretariado que, en la elaboración del expediente de hechos, considere si la Parte en cuestión “está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental” a partir de la entrada en vigor del ACAAN, el 1 de enero de 1994. Al examinar esta supuesta omisión, el expediente de hechos podrá incluir hechos pertinentes anteriores al 1 de enero de 1994.

APROBADA POR EL CONSEJO.

APÉNDICE 2

**Plan general para la elaboración
del expediente de hechos
(16 de septiembre de 2004)**



Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental

Plan general para la elaboración de un expediente de hechos

Petición número:	SEM-03-005 / <i>Technoparc de Montreal</i>
Peticionarios:	Waterkeeper Alliance Lake Ontario Waterkeeper Société pour Vaincre la Pollution Environmental Bureau of Investigation Upper St. Lawrence Riverkeeper/ Save the River!
Parte:	Canadá
Fecha de este plan:	16 de septiembre de 2004

Antecedentes

El 14 de agosto de 2003, los peticionarios arriba identificados presentaron ante el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) de América del Norte una petición en conformidad con el artículo 14 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN). La petición, junto con los materiales de apoyo, sostiene que Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, de índole federal, en relación con la descarga al río San Lorenzo de aguas subterráneas contaminadas provenientes del sitio Technoparc de Montreal. La sección 36(3) de la Ley de Pesca prohíbe el depósito de sustancias tóxicas en cuerpos de aguas frecuentados por peces a menos que lo autorice un reglamento.

El 15 de septiembre de 2003, el Secretariado determinó que la petición cumplía con los requisitos establecidos en el artículo 14(1) del ACAAN y solicitó una respuesta de la Parte en cuestión (Canadá), con arreglo al artículo 14(2). Canadá presentó su respuesta el 14 de noviembre de 2003. En ella explica las responsabilidades del Ministerio de Medio Ambiente de Canadá (*Environment Canada*) en lo concerniente a la administración de la sección 36(3) de la Ley de Pesca; presenta información de resumen sobre la historia y condiciones ambientales del sector del Technoparc de Montreal, y describe las medidas de aplicación y fomento del cumplimiento de la legislación puestas en marcha por Environment Canada en relación con los depósitos de sustancias tóxicas de

dicho sector en el río San Lorenzo. El 19 de abril de 2004, el Secretariado informó al Consejo de la CCA su parecer en cuanto a que, a la luz de la respuesta de Canadá, la petición ameritaba elaborar un expediente de hechos.

El 20 de agosto de 2004, en su Resolución 04-05, el Consejo decidió de manera unánime girar instrucciones al Secretariado para que, en apego al artículo 15 del ACAAN y las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del ACAAN* (las *Directrices*), elabore un expediente de hechos respecto de los siguientes puntos derivados de la petición sobre presuntas omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la ley de Pesca:

- hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia en 1998;
- hechos relacionados con la investigación que Environment Canada emprendió en 2002-2003, en respuesta a una solicitud ciudadana;
- características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal;
- resultados de los sistemas de contención y bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal;
- el estudio ecotoxicológico realizado en 2002;
- información sobre la división de la propiedad en el sector del Technoparc de Montreal y su relevancia para las iniciativas de aplicación;
- información sobre las intervenciones y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de aplicación en el sector del Technoparc de Montreal; e
- iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron a la decisión de Environment Canada de no interponer cargos.

El Consejo ordenó al Secretariado proporcionar a las Partes su plan de trabajo general para la recopilación de los hechos relevantes, así como dar a la Partes la oportunidad de presentar sus comentarios sobre ese plan. Asimismo, el Consejo dispuso que, en la elaboración del expediente de hechos, el Secretariado considere si la Parte en cuestión “está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental” a partir de la entrada en vigor del ACAAN, el 1 de enero de

1994. Al examinar esta supuesta omisión, el expediente de hechos podrá incluir hechos pertinentes anteriores al 1 de enero de 1994.

Conforme al artículo 15(4) del ACAAN, para la elaboración de un expediente de hechos, “el Secretariado tomará en cuenta toda la información proporcionada por una Parte y podrá tomar en cuenta toda información pertinente, de naturaleza técnica, científica u otra que: (a) esté disponible al público; (b) sea presentada por personas u organizaciones interesadas sin vinculación gubernamental; (c) sea presentada por el Comité Consultivo Público Conjunto, o (d) elaborada por el Secretariado o por expertos independientes”.

Alcance general de la integración de los hechos

Para elaborar el expediente de hechos, el Secretariado recopilará y analizará la información relevante acerca de los siguientes puntos relacionados con las presuntas omisiones del gobierno de Canadá en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca respecto del sitio Technoparc de Montreal, según se afirma en la petición:

- (i) hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada al sitio Technoparc, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia en 1998;
- (ii) hechos relacionados con la investigación en torno al sitio Technoparc que Environment Canada emprendió en 2002-2003, en respuesta a una solicitud ciudadana;
- (iii) características y destino de la contaminación producida en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal;
- (iv) resultados de los sistemas de contención y bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal;
- (v) el estudio ecotoxicológico del sitio Technoparc realizado en 2002;
- (vi) información sobre la división de la propiedad en el sector del Technoparc de Montreal y su relevancia para las iniciativas de aplicación;
- (vii) información sobre las intervenciones y recomendaciones técnicas de Environment Canada y su importancia respecto de las iniciativas de aplicación en el sector del Technoparc de Montreal; e

(viii) iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron a la decisión de Environment Canada de no interponer cargos en lo que respecta al sitio Technoparc.

Plan general

De conformidad con la Resolución de Consejo 04-05, la ejecución del plan general iniciará a partir del 1 de octubre de 2004. El resto de las fechas son cálculos aproximados. El plan general es el siguiente:

- Mediante notificaciones públicas o solicitudes directas de información, el Secretariado invitará a los Peticionarios, el CCPC, miembros de la comunidad, la ciudadanía en general y funcionarios gubernamentales de los tres niveles —local, provincial y federal—, a presentar información pertinente en función del alcance de la integración de los hechos arriba señalado. El Secretariado explicará el alcance de dicha integración de los hechos, aportando información suficiente para permitir que las organizaciones no gubernamentales o personas interesadas, así como el CCPC, presenten datos pertinentes al Secretariado (apartado 15.2 de las *Directrices*). **[Octubre-noviembre de 2004]**
- El Secretariado solicitará información pertinente para el expediente de hechos a las autoridades canadienses federales, estatales y locales que corresponda, y tendrá en cuenta toda la información aportada por una Parte (artículos 15(4) y 21(1)(a) del ACAAN). **[Octubre-noviembre de 2004]**
- El Secretariado recopilará la información pertinente, técnica, científica o de otro tipo, que esté disponible al público, incluida la procedente de bases de datos, archivos públicos, centros de información, bibliotecas, centros de investigación e instituciones académicas. **[Octubre de 2004 a febrero de 2005]**
- El Secretariado, según proceda, integrará, por conducto de expertos independientes, información técnica, científica o de otro tipo relacionada con el expediente de hechos. **[Octubre de 2004 a febrero de 2005]**
- El Secretariado, según proceda, recopilará para la elaboración del expediente de hechos información pertinente, ya sea técnica, científica o de otro tipo, proveniente de organizaciones no gubernamentales o personas interesadas, el CCPC o expertos independientes. **[Octubre de 2004 a febrero de 2005]**

- De acuerdo con el artículo 15(4), el Secretariado elaborará el proyecto de expediente de hechos con base en la información recopilada y analizada. [**Febrero a mayo de 2005**]
- El Secretariado presentará al Consejo el proyecto del expediente de hechos. Conforme al artículo 15(5), cualquiera de las Partes podrá hacer observaciones sobre la precisión del documento en un plazo de 45 días posteriores a su recepción. [**Finales de mayo de 2005**]
- Según lo dispuesto en el artículo 15(6), el Secretariado incorporará las observaciones que procedan al expediente de hechos final y lo presentará al Consejo. [**Agosto de 2005**]
- Mediante el voto de dos terceras partes de sus miembros, el Consejo podrá dar a conocer al público el expediente de hechos final, normalmente en un plazo de 60 días a partir de su presentación, conforme al artículo 15(7).

Información adicional

La petición, la respuesta de la Parte, las determinaciones del Secretariado, la Resolución de Consejo y un resumen de éstas pueden consultarse en el Registro sobre Peticiones Ciudadanas en la página en Internet de la CCA: <www.cec.org>, o bien solicitarse al Secretariado en la dirección siguiente:

Secretariado de la CCA
Unidad sobre Peticiones Ciudadanas
393 St-Jacques St. West,
Suite 200
Montreal QC H2Y 1N9
Canadá

APÉNDICE 3

**Solicitud de información
(8 de febrero de 2005)**



Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental

Solicitud de información
para la elaboración de un expediente de hechos
petición SEM-03-005 (*Technoparc de Montreal*)
8 de febrero de 2005

Contenido

1. El proceso de los expedientes de hechos
2. La petición *Technoparc de Montreal* y las instrucciones del Consejo
3. Solicitud de información
4. Información adicional sobre los antecedentes
5. Envío de la información

1. El proceso de los expedientes de hechos

La Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) de América del Norte es una organización internacional creada por el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (el ACAAN), firmado por Canadá, Estados Unidos y México en 1994. La CCA opera a través de tres órganos: un Consejo, integrado por la máxima autoridad ambiental de cada país miembro; un Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC), compuesto de cinco ciudadanos de cada país, y un Secretariado, con sede en Montreal.

El artículo 14 del ACAAN faculta a los residentes de América del Norte para comunicar al Secretariado, mediante una petición, que cualquier país miembro (en lo sucesivo, la Parte) está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental. Esto da inicio a un proceso de revisión de la petición, en el cual el Consejo puede girar instrucciones al Secretariado para que elabore un expediente de hechos con relación a esa petición. El expediente de hechos procura presentar toda la información relevante para permitir a las personas interesadas evaluar si la Parte está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental respecto del asunto planteado en la petición.

De acuerdo con los artículos 15(4) y 21(1)(a) del ACAAN, para la elaboración de un expediente de hechos, el Secretariado tomará en cuenta toda la información proporcionada por una Parte y podrá solici-

tar información a una Parte. Asimismo, el Secretariado podrá tomar en cuenta toda información pertinente, de naturaleza técnica, científica u otra, que esté disponible al público; sea presentada por el CCPC o por personas u organizaciones interesadas sin vinculación gubernamental; o elaborada por el Secretariado o por expertos independientes.

El 20 de agosto de 2004, en la Resolución de Consejo 04-05, el Consejo decidió de manera unánime girar instrucciones al Secretariado para que prepare un expediente de hechos, en apego a los artículos 14 y 15 del ACAAN y las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del ACAAN* (las *Directrices*). El Secretariado solicita ahora información pertinente relacionada con los asuntos que se abordarán en el expediente de hechos. Los siguientes apartados proporcionan antecedentes sobre la petición y describen el tipo de información solicitada.

2. La petición *Technoparc de Montreal* y las instrucciones del Consejo

El 14 de agosto de 2003, Waterkeeper Alliance, Lake Ontario Waterkeeper, Société pour Vaincre la Pollution, Environmental Bureau of Investigation y Upper St. Lawrence Riverkeeper/Save the River! presentaron ante el Secretariado de la CCA una petición en términos del artículo 14 del ACAAN. La petición, junto con el material de apoyo, afirma que el gobierno de Canadá está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca federal (Fisheries Act) en relación con la descarga en el río San Lorenzo de sustancias nocivas para los peces provenientes del sitio del Technoparc. La sección 36(3) de la Ley de Pesca prohíbe el depósito de sustancias nocivas en cuerpos de agua frecuentados por peces a menos que la deposición est   autorizada por algún reglamento.

El 15 de septiembre de 2003 el Secretariado determinó que la petición satisfacía los requisitos del artículo 14(1) del ACAAN y solicit   una respuesta a la Parte afectada (Canadá) de acuerdo con el artículo 14(2). Canadá respondió el 14 de noviembre de 2003. En la respuesta se explican las responsabilidades de Environment Canada en cuanto a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, brinda breve información sobre la historia y las condiciones ambientales del sector del Technoparc de Montreal y describe las acciones de aplicación de la legislación y promoción del cumplimiento emprendidas por la dependencia en relación con los depósitos de sustancias nocivas a partir del Technoparc en el río San Lorenzo. El 19 de abril de 2004 el Secretariado informó al Consejo

que consideraba que la petición, a la luz de la respuesta de Canadá, ameritaba la elaboración de un expediente de hechos.

El 20 de agosto de 2004, en la Resolución de Consejo 04-05, el Consejo decidió por unanimidad girar instrucciones al Secretariado para que, en conformidad con el artículo 15 del ACAAN y las *Directrices*, elabore un expediente de hechos en relación con los siguientes puntos que se desprenden de la petición en torno de presuntas omisiones en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca:

- Hechos relacionados con las inspecciones de Environment Canada antes y después de la emisión de una advertencia en 1998.
- Hechos relativos a la investigación de 2002-2003 de Environment Canada en respuesta a la solicitud de particulares.
- Las características y el destino de la contaminación del sector del Technoparc de Montreal.
- Los resultados de los contenedores y el o los sistemas de bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal.
- El estudio ecotoxicológico realizado en 2002.
- Información de la división de las propiedades en el sector del Technoparc de Montreal y su relevancia con los esfuerzos de aplicación de la ley.
- Información de las actividades y la asesoría técnica de Environment Canada y su relevancia en los esfuerzos de aplicación de la legislación en el sector del Technoparc de Montreal.
- Los esfuerzos para fomentar el cumplimiento después de que Environment Canada decidió no levantar cargos.

El Consejo giró instrucciones al Secretariado para que suministre a las Partes el plan de trabajo general para reunir los hechos relevantes y brindar a aquéllas la oportunidad de hacer observaciones al respecto. Además, el Consejo instruyó al Secretariado a considerar, en la elaboración del expediente de hechos, si la Parte implicada “está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental” a partir de la entrada en vigor del ACAAN el 1 de enero de 1994. En las consideraciones del expediente de hechos sobre la presunta omisión en la aplicación efectiva de las leyes y reglamentos medioambientales se podrán incluir aspectos relevantes previos a esa fecha.

Conforme al artículo 15(4) del ACAAN, en la elaboración de un expediente de hechos “el Secretariado tomará en cuenta toda la información proporcionada por una Parte y podrá tomar en cuenta toda información pertinente, de naturaleza técnica, científica u otra que: (a) esté disponible al público; (b) sea presentada por personas u organizaciones interesadas sin vinculación gubernamental; (c) sea presentada por el CCPC, o (d) elaborada por el Secretariado o por expertos independientes”.

3. Solicitud de información

El Secretariado solicita información de relevancia concerniente a:

- Hechos relacionados con las inspecciones de Environment Canada antes y después de la emisión de una advertencia en 1998.
- Hechos relativos a la investigación de 2002-2003 de Environment Canada en respuesta a la solicitud de particulares.
- Las características y el destino de la contaminación del sector del Technoparc de Montreal.
- Los resultados de los contenedores y el o los sistemas de bombeo de aceite en el sector del Technoparc de Montreal.
- El estudio ecotoxicológico realizado en 2002.
- Información de la división de las propiedades en el sector del Technoparc de Montreal y su relevancia con los esfuerzos de aplicación de la ley.
- Información de las actividades y la asesoría técnica de Environment Canada y su relevancia en los esfuerzos de aplicación de la legislación en el sector del Technoparc de Montreal.
- Los esfuerzos para fomentar el cumplimiento después de que Environment Canada decidió no levantar cargos.
- Información respecto de las comunicaciones y las relaciones entre Environment Canada, el ministerio de Medio Ambiente de Quebec y la Ciudad de Montreal respecto de la promoción de la conformidad y la aplicación de la Ley de Pesca (R.S.C. 1985, c. F-14).
- Cualquier otra información relevante.

4. Información adicional sobre los antecedentes

La petición, la respuesta de Canadá, la determinación del Secretariado, la Resolución de Consejo, el plan general para elaborar el expediente de hechos e información adicional se pueden consultar en la página en Internet de la CCA en la sección de la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas <<http://www.cec.org/citizen>>. Los documentos también se pueden solicitar al Secretariado.

5. Envío de información

Información relevante para la elaboración del expediente de hechos se puede enviar al Secretariado **no después del 31 de mayo de 2005**, por correo a <info@cec.org> o por correo ordinario a la siguiente dirección:

Secretariado de la CCA
Unidad sobre Peticiones Ciudadanas
393, rue St-Jacques ouest,
bureau 200
Montreal QC H2Y 1N9
Canadá

Incluir por favor en toda correspondencia la referencia “SEM-03-005 (*Technoparc de Montreal*)”.

Para cualquier pregunta puede comunicarse con Lic. Katia Opalka, oficial jurídica de la Unidad sobre Peticiones Ciudadanas al (514) 350-4337 o su correo electrónico: <kopalka@cec.org>.

APÉNDICE 4

**Solicitud de información adicional
(30 de enero de 2006)**



DE: Oficial jurídica, CEC
Enviado: Lunes, 30 de enero de 2006
PARA: Environment Canada
Cc: CEC
Referencia: CEC/ Technoparc/ Solicitud de información adicional

Buenos días:

Como acordamos, le envió la lista de información adicional a la que quisiéramos tener acceso. Le agradeceré que me haga saber lo antes posible cuánto demorará el trámite de esta solicitud.

Saludos,

Anexo 32 — Falta pág. 1

SNC Lavalin Environnement Inc. Sistema de intercepción y recuperación de las fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del antiguo Adacport, Montreal. Caracterización complementaria, verano de 2003. Agosto de 2004.

Anexo 36 — Falta la mayor parte del texto

Ciudad de Montreal. Convocatoria de propuesta de servicios profesionales — Technoparc. Noviembre de 2001.

Otros documentos solicitados:

- * Dessau-Soprin, abril de 2004. Informe de perforaciones, muestreos y análisis de las aguas subterráneas de la sección 12 del puente Champlain.
- * Golder Associés, agosto de 2003. Asesoría técnica sobre la presencia y extensión vertical de la fase disuelta en los límites de la propiedad y de la antena en Pointe St-Charles, Quebec.
- * Todos los documentos técnicos y comunicados posteriores al otoño de 2004, emitidos por la ciudad de Montreal, el Ministerio de Desarrollo Sustentable, Medio Ambiente y Parques de Quebec o el ministerio de Medio Ambiente de Canadá, en particular en lo que respecta al cambio de solución para el tratamiento de las aguas subterráneas del sitio.

Según parece, en el otoño de 2004, la ciudad de Montreal modificó la estrategia de rehabilitación a fin de incluir el tratamiento de aguas subterráneas y no sólo las fases flotantes.

- * En otoño de 2005, Dessau-Soprin construyó un muro, que tendría como función captar las fases flotantes y contener y tratar las aguas subterráneas. Todos los documentos relativos al diseño y construcción de este muro.
- * Todos los documentos relativos a las subvenciones del gobierno federal para la rehabilitación del terreno del Technoparc. En 2005, el Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS) habría otorgado estas subvenciones.

APÉNDICE 5

**Solicitudes de información complementaria
(6 y 19 de septiembre de 2006)
y respuestas de Canadá
(1º de noviembre de 2006)**



6 de septiembre de 2006

Asunto: **Solicitud de acceso a información complementaria**
SEM-03-005 (*Technoparc de Montreal*) /
Elaboración de expediente de hechos

Por medio de la presente, nos permitimos solicitarle información complementaria con el propósito de concluir el proceso de elaboración de un expediente de hechos sobre el tema mencionado en la referencia.

De acuerdo con los datos obtenidos por el Secretariado, parece que parte de la contaminación encontrada en el sitio de *Technoparc de Montreal* proviene de terrenos adyacentes, en especial de los ubicados río arriba de Technoparc, que por varios años han sido utilizados por la CN (*Canadian National Railway Company*) para fines ferroviarios. El Secretariado está interesado en saber si el gobierno federal o una empresa pública federal tienen alguna obligación, ya sea en virtud de un contrato o de otra manera, en lo que respecta a la contaminación hallada en los terrenos en cuestión y que se descarga en las aguas subterráneas de Technoparc, para finalmente llegar al río San Lorenzo. En caso afirmativo, le solicitamos precisar el origen, la naturaleza y el alcance de tal obligación, así como facilitarnos una copia de la documentación relacionada. Esto nos permitirá completar la reseña de la situación del gobierno federal frente a la aplicación del artículo 36(3) de la Ley de Pesca, en lo concerniente a las descargas procedentes de *Technoparc de Montreal*.

A fin de no retrasar la conclusión del expediente de hechos, el Secretariado apreciaría recibir la información solicitada antes del 6 de octubre de 2006.

Agradecemos de antemano su atención a la presente.

Atentamente,

Oficial jurídica
Unidad sobre Peticiones Ciudadanas

c.c.p. Ministerio de Medio Ambiente de Canadá
Director ejecutivo de la CCA

Anexos

19 de septiembre de 2006

Asunto: **Solicitud de convocatoria de reunión**
SEM-03-005 (*Technoparc de Montreal*) /
Elaboración de expediente de hechos

Estamos al tanto de la información proporcionada por Canadá en agosto de 2005 para la elaboración de un expediente de hechos relativo al tema mencionado en la referencia. Ahora el Secretariado quisiera reunirse con los responsables del expediente en las oficinas del ministerio de Medio Ambiente de Canadá (*Environnement Canada*) en Montreal para entender mejor el papel de la promoción del cumplimiento y la aplicación de la legislación en lo que respecta al objetivo de cumplimiento del artículo 36(3) de la Ley de Pesca en el caso *Technoparc de Montreal*.

En esta reunión, nuestro propósito será solicitar algunas precisiones sobre los siguientes puntos:

- 1.0 ¿Cuáles son los criterios de calidad del agua subterránea aplicados por *Environnement Canada* para evaluar las opciones de intervención propuestas por la ciudad de Montreal en cuanto a los diferentes parámetros que se observan en el agua subterránea de Technoparc?
- 1.1 En relación con el cumplimiento del artículo 36(3) de la Ley de Pesca, ¿resulta aceptable reencauzar las aguas subterráneas de *Technoparc de Montreal* a la planta de tratamiento de aguas residuales de la ciudad de Montreal sin un tratamiento previo?
- 1.2 ¿Qué relación hay entre la aplicación por parte de *Environnement Canada* del artículo 36(3) de la Ley de Pesca y la participación del gobierno federal en el financiamiento del proyecto piloto del Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS), con miras al tratamiento de aguas subterráneas de Technoparc?
- 1.3 ¿El gobierno federal aplica un enfoque global para lograr el cumplimiento del artículo 36(3) de la Ley de Pesca en el conjunto de las propiedades del sector de *Technoparc de Montreal*, de las que éste o una empresa pública es propietario o sobre las que tiene una responsabilidad contractual? En caso afirmativo, ¿cuáles son los detalles de este enfoque? De no ser así, ¿por qué?

Asimismo, el Secretariado está interesado en tener mayor claridad respecto de la manera en que *Environnement Canada* ha colaborado con el Ministerio de Desarrollo Sustentable, Medio Ambiente y Parques de Quebec —en el marco de los acuerdos alcanzados por el Consejo Canadiense de Ministros de Medio Ambiente (CCME)—, con objeto de definir una estrategia coordinada que permita que el gobierno federal satisfaga las exigencias de aplicación del artículo 36(3) en lo que respecta a la salida fuera de sitio de la contaminación procedente de Technoparc. En especial, el Secretariado abordará las siguientes cuestiones:

- 2.1 De acuerdo con el CCME, existen acuerdos entre Quebec y el gobierno federal respecto a la homologación en materia ambiental. ¿Hay algún acuerdo sobre la aplicación del artículo 36(3) de la Ley de Pesca? En caso afirmativo, ¿qué se prevé en ese acuerdo?
- 2.2 ¿Ha habido conversaciones entre los gobiernos federal, provincial y municipal sobre el establecimiento de una resolución o la interposición de una demanda en virtud de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente (*Loi sur la Qualité de l'environnement*) de Quebec con objeto, entre otros propósitos, de hacer cumplir el artículo 36(3) de la Ley de Pesca en *Technoparc de Montreal*? En caso afirmativo, ¿cuáles son los detalles? De no ser así, ¿por qué?

Le rogamos que se comunique con Rosa Blandón al teléfono (514) 350-4363 para fijar la fecha de la reunión, que deberá ser antes del 15 de octubre de 2006 a fin de no retrasar la conclusión del expediente de hechos.

Atentamente,

Oficial jurídica
Unidad sobre Peticiones Ciudadanas

c.c.p. Ministerio de Medio Ambiente de Canadá
Director ejecutivo de la CCA

**TECHNOPARC DE MONTREAL
ELABORACIÓN DE UN EXPEDIENTE DE HECHOS
COMISIÓN PARA LA COOPERACIÓN AMBIENTAL (CCA)**

SOLICITUD DE LA CCA DEL 6 DE SEPTIEMBRE DE 2006

Resumen: El Secretariado desea saber si el gobierno federal o una sociedad de la Corona federal tienen alguna obligación, ya sea contractual o de cualquier otra naturaleza, con respecto a la contaminación localizada en los terrenos en cuestión y que se vierte en las aguas subterráneas del Technoparc para finalmente incorporarse al río San Lorenzo. En caso afirmativo, el Secretariado solicita que se precise el origen, la naturaleza y el alcance de tal obligación y que se le proporcione copia de la documentación relacionada.

Respuesta: Los inmuebles que ocupan el antiguo lecho del río y forman parte del sector del Technoparc se indican en los planos catastrales remitidos a la CCA. En cuanto a la pregunta que pretende establecer las obligaciones del gobierno federal o de una sociedad de la Corona federal con respecto a la contaminación de las aguas subterráneas, la respuesta solicitada se sustenta en una opinión jurídica. Las opiniones jurídicas obtenidas por el gobierno de Canadá están protegidas por el secreto profesional del abogado y no está permitida su divulgación.

SOLICITUD DE LA CCA DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 2006

Pregunta 1.0: ¿Cuáles son los criterios de calidad de las aguas subterráneas que Environment Canada aplicó para evaluar las opciones de intervención planteadas por la ciudad de Montreal en lo que se refiere a los diferentes parámetros detectados en las aguas subterráneas del Technoparc?

Respuesta 1.0: Luego de que la ciudad de Montreal presentara, en el invierno y la primavera de 2002, el estudio de caracterización ambiental realizado por SNC-Lavalin y el estudio de anteproyecto de construcción de obras de captación de hidrocarburos de petróleo en fase libre (muro flotante de 1.6 km de longitud), Environment Canada comparó los resultados analíticos de la calidad

de dichas aguas subterráneas con los criterios de calidad de la vida acuática establecidos en las *Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement* (Recomendaciones Canadienses para la Calidad del Medio Ambiente, capítulo 4: Recomendaciones para la Calidad del Agua: Protección de la Vida Acuática), del Consejo Canadiense de Ministros del Medio Ambiente.

Pregunta 1.1: En lo que respecta al cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca (*Loi sur les pêches*), ¿es aceptable reencauzar, sin tratamiento previo, las aguas subterráneas del *Technoparc de Montreal* a la estación de depuración de aguas residuales de la ciudad de Montreal?

Respuesta 1.1: Cualquiera que sea la solución que se instrumente, la observancia de la sección 36(3) de la Ley de Pesca es obligatoria. Corresponde a Environment Canada vigilar el cumplimiento de esta disposición de acuerdo con la Política para el Cumplimiento y la Aplicación de las Disposiciones de la Ley de Pesca sobre Protección del Hábitat de Peces y la Prevención de la Contaminación (*Politique de conformité et d'application de la loi — Dispositions pour la protection de l'habitat du poisson et la prévention de la pollution — Loi sur les pêches*), de julio de 2001.

Pregunta 1.2: ¿Qué relación existe entre la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca por Environment Canada y la participación del gobierno federal en el financiamiento de un proyecto piloto del Centro de Excelencia de Montreal para la Rehabilitación de Sitios (*Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites*, CEMRS) que contempla el tratamiento de las aguas subterráneas del Technoparc?

Respuesta 1.2: El proyecto del CEMRS, financiado por Desarrollo Económico Canadá (*Développement économique Canada*), pretende identificar una o más tecnologías que permitan resolver la problemática ambiental de todo el sector del *Technoparc de Montreal*.

Pregunta 1.3: ¿Aplica el gobierno federal un enfoque global para lograr el cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en el conjunto de inmuebles del sector del *Technoparc de Montreal* propiedad del gobierno mismo o de una sociedad de la Corona, o respecto de los cuales se

tiene una responsabilidad contractual? Si la respuesta es afirmativa, ¿cuáles son los detalles de dicho enfoque? Si la respuesta es negativa, ¿por qué?

Respuesta 1.3: El enfoque utilizado por el gobierno federal para garantizar el cumplimiento con la sección 36(3) de la Ley de Pesca es que los involucrados deben buscar una solución cuya puesta en marcha permita lograr el cumplimiento. Siempre es posible emprender medidas de aplicación de la ley en caso de que un supuesto infractor decida dejar de colaborar en la búsqueda de una solución y en su instrumentación. Este enfoque del ministerio es congruente con su Política para la Aplicación de la Ley (*Politique d'application de la loi*), de acuerdo con la cual la elección de cualquier medida de aplicación debe tomar en cuenta la voluntad de los presuntos infractores de colaborar para retornar a la senda del cumplimiento.

Pregunta 2.1: Según el Consejo Canadiense de Ministros de Medio Ambiente (CCME), Quebec y el gobierno federal tienen acuerdos para la armonización en materia ambiental. ¿Existe un acuerdo relativo a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca? Si la respuesta es afirmativa, ¿cuáles son sus disposiciones?

Respuesta 2.1: No existe acuerdo alguno entre el gobierno de Quebec y el gobierno de Canadá con respecto a la aplicación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca.

Pregunta 2.2: ¿Ha habido negociaciones entre los gobiernos federal, provincial y municipal para efectos de expedición de una orden o el inicio de un procedimiento al amparo de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente (*Loi sur la qualité de l'environnement*) de Quebec que contemple, entre otras medidas, el cumplimiento de la sección 36(3) de la Ley de Pesca en el *Technoparc de Montreal*? Si la respuesta es afirmativa, ¿cuáles son los detalles? Si la respuesta es negativa, ¿por qué?

Respuesta 2.2: Las negociaciones que se mencionan en la pregunta parten de posibles pláticas entre el procurador general de Canadá y el procurador general de Quebec. No es posible divulgar la existencia de tales negociaciones y sus participantes, en su caso.

APÉNDICE 6

Aviso de contaminación (CN, 2005)



**Recursos Naturales
Fauna y Parques****CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN
DE DERECHO
EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE QUEBEC****Quebec**

Certifico que la petición presentada el 8 de febrero de 2005 a las 9:00 hrs. quedó inscrita en el Libro de registro de la circunscripción territorial de Montreal bajo el número 12 063 295.

Identificación de la petición

Modo de presentación: Notificación

Forma: Sin legalizar

Naturaleza general: Notificación de contaminación,
art. 31.58 Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente

Nombre de las partes: Peticionario: Ferrocarriles Nacionales de Canadá
(*Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada*)

2005-02-08 9:00
horas — minutos

AVISO DE CONTAMINACIÓN 12063295
(Artículo 31.58 de la Ley sobre la Calidad
del Medio Ambiente, L.R.Q., c. Q-2)

CIRCUNSCRIPCIÓN TERRITORIAL DE MONTREAL

En la ciudad de Montreal, el día 1 de febrero de 2005,

**COMPARECIÓ: COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA
(FERROCARRILES NACIONALES DE
CANADÁ)**

persona moral legalmente constituida, con domicilio social en 935 rue de La Gauchetière Ouest, ciudad de Montreal, Quebec, H3B 2M9, que actúa en la presente a través de Normand Pellerin, su representante debidamente autorizado con la autoridad que él mismo manifiesta;

(en lo sucesivo el “Compareciente”)

QUIEN HACE LA PRESENTE NOTIFICACIÓN y solicita al funcionario de la oficina de difusión pública de derechos de la circunscripción territorial de Montreal se sirva inscribir en el registro la presente notificación de contaminación relativa al terreno que se designa más adelante, que consiste en el informe de la naturaleza de los contaminantes presentes en dicho terreno que exceden los límites reglamentarios, según se desprende del resumen del estudio de caracterización presentado a continuación y certificado por un experto en los términos del artículo 31.65 de la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente (*Loi sur la qualité de l'environnement*), L.R.Q., c. Q-2.

1. DESIGNACIÓN DEL TERRENO

Un terreno o sitio conocido y designado en la siguiente forma:

1.1

A- Lote 1,382,514

Lote 1,382,514 (UN MILLÓN TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CATORCE) del catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, en el municipio de la ciudad de Montreal, con superficie de 570.6 m² (quinientos setenta metros cuadrados y seis décimas).

B- Lote 1,380,526

Lote 1,380,526 (UN MILLÓN TRESCIENTOS OCHENTA MIL QUINIENTOS VEINTISÉIS) del catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, en el municipio de la ciudad de Montreal, de forma trapezoidal, con superficie de 1,377.1 m² (mil trescientos setenta y siete metros cuadrados y una décima) y con las siguientes medidas y colindancias: al norte (90°48') mide 47.10 m (cuarenta y siete metros diez centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al oriente (180°39') mide 29.24 m (veintinueve metros veinticuatro centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al sur (270°48') mide 47.10 m (cuarenta y siete metros diez centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,603,279, formando la calle Sainte-Madeleine; al poniente (0°39') mide 29.24 m (veintinueve metros veinticuatro centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,381,578, formando la calle LeBer.

C- Lote 1,382,524

Lote 1,382,524 (UN MILLÓN TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS VEINTICUATRO) del catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, en el municipio de la ciudad de Montreal, de forma irregular, con superficie de 12,146.9 m² (doce mil ciento cuarenta y seis metros cuadrados y nueve décimas) (catastro: 12,203.2 m² [doce mil doscientos tres metros cuadrados y dos décimas]) y con las siguientes medidas y colindancias: al norte (90°48') mide 131.54 m (ciento treinta y un metros cincuenta y cuatro centímetros) (catastro: 132.30 m [ciento treinta y dos metros treinta centímetros]) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al oriente (180°48') mide 16.25 m (dieciséis metros veinticinco centímetros) (catastro: 16.15 m [dieciséis metros quince centímetros]) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al norte (90°48') mide 42.98 m (cuarenta y dos metros noventa y ocho centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al oriente (180°48') mide 29.23 m (veintinueve metros veintitrés centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al sur (270°48') mide 6.71 m (seis metros setenta y un centímetros) en

línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al oriente ($180^{\circ}30'$) mide 29.23 m (veintinueve metros veintitrés centímetros) y colinda con una parte del lote 1,728,972; al sur ($270^{\circ}48'$) mide 167.96 m (ciento sesenta y siete metros noventa y seis centímetros) (catastro: 168.22 m [ciento sesenta y ocho metros veintidós centímetros]) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972 y con el lote 1,382,636 formando la calle Bourgeois; al poniente ($0^{\circ}48'$) mide 74.72 m (setenta y cuatro metros setenta y dos centímetros) (catastro: 74.77 m [setenta y cuatro metros setenta y siete centímetros]) y colinda con el lote 1,382,599 y con el lote 1,603,279 formando la calle Sainte-Madeleine.

D- Parte del lote 1,380,523

Parte del lote **1,380,523 (UN MILLÓN TRESCIENTOS OCHENTA MIL QUINIENTOS VEINTITRÉS)** del catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, en el municipio de la ciudad de Montreal, de forma irregular, con superficie de 122,472.6 m² (ciento veintidós mil cuatrocientos setenta y dos metros cuadrados y seis décimas) y con las siguientes medidas y colindancias: al noroeste ($36^{\circ}44'$) mide 240.03 m (doscientos cuarenta metros tres centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 3,116,826; al noroeste ($64^{\circ}01'$) mide 138.50 m (ciento treinta y ocho metros cincuenta centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 3,116,826; al oriente mide 70.63 m (setenta metros sesenta y tres centímetros), describiendo un arco de círculo a la izquierda con radio exterior de 127.68 m (ciento veintisiete metros sesenta y ocho centímetros) y una cuerda de 69.73 m (sesenta y nueve metros setenta y tres centímetros) en dirección $188^{\circ}21'$, y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al oriente ($172^{\circ}48'$) mide 55.71 m (cincuenta y cinco metros setenta y un centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al oriente mide 29.84 m (veintinueve metros ochenta y cuatro centímetros), describiendo un arco de círculo a la izquierda con radio exterior de 116.56 m (ciento dieciséis metros cincuenta y seis centímetros) y una cuerda de 29.76 (veintinueve metros setenta y seis centímetros) en dirección $163^{\circ}27'$, y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al noreste ($156^{\circ}55'$) mide 9.56 m (nueve metros cincuenta y seis centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al noreste ($154^{\circ}39'$) mide 28.10 m (veintiocho metros diez centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al noreste ($154^{\circ}32'$) mide 39.68 m (treinta y nueve metros sesenta y ocho centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al oriente mide 207.58 m (doscientos siete metros cincuenta y ocho centímetros), describiendo un arco de círculo a la derecha con radio interior de 178.99 m (ciento setenta y ocho metros noventa y nueve centímetros) y una cuerda de 196.14 m (ciento noventa y seis metros catorce centíme-

tros) en dirección 183°53', y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al sureste (217°06') mide 129.03 m (ciento veintinueve metros tres centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 1,380,523; al sur (270°48') mide 214.86 m (doscientos catorce metros ochenta y seis centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al poniente (0°48') mide 75.00 m (setenta y cinco metros) (catastro: 74.96 m [setenta y cuatro metros noventa y seis centímetros]) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al sur (270°48') mide 3.57 m (tres metros cincuenta y siete centímetros) en línea recta y colinda con parte del lote 1,728,972; al poniente (0°44') mide 190.41 m (ciento noventa metros cuarenta y un centímetros) (catastro: 191.41 m [ciento noventa y un metros cuarenta y un centímetros]) en línea recta y colinda con una parte del lote 3,116,826.

E- Parte del lote 1,782,972

Parte del lote 1,728,972 (**UN MILLÓN SETECIENTOS VEINTIOCHO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y DOS**), del catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, en el municipio de la ciudad de Montreal, de forma irregular, con superficie de 55,367.90 m² (cincuenta y cinco mil trescientos sesenta y siete metros cuadrados y nueve décimas) y con las siguientes medidas y colindancias: al norte (90°48') mide 237.76 m (doscientos treinta y siete metros setenta y seis centímetros) (catastro: 238.62 [doscientos treinta y ocho metros sesenta y dos centímetros]) en línea recta y colinda con una parte de los lotes 3,116,826 y 1,380,523; al oriente (180°48') mide 75.00 m (setenta y cinco metros) (catastro: 74.96 m [setenta y cuatro metros noventa y seis centímetros]) en línea recta y colinda con parte del lote 1,380,523; al norte (90°48') mide 214.86 m (doscientos catorce metros ochenta y seis centímetros) y colinda con parte del lote 1,380,523; al sureste (217°06') mide 300.46 m (trescientos metros cuarenta y seis centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al sureste (225°58') mide 29.58 m (veintinueve metros cincuenta y ocho centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 1,728,972; al poniente (0°51') mide 81.43 m (ochenta y un metros cuarenta y tres centímetros) (total en catastro: 81.44 m [ochenta y un metros cuarenta y cuatro centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,380,626 formando la calle Dick-Irvin; al sur (270°48') mide 89.23 m (ochenta y nueve metros veintitrés centímetros) (catastro: 89.32 m [ochenta y nueve metros treinta y dos centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,638 formando la calle Charon y con el lote 1,380,626 formando la calle Dick-Irvin; al poniente (0°48') mide 58.47 m (cincuenta y ocho metros cuarenta y siete centímetros) (catastro: 58.77 m [cincuenta y ocho metros setenta y siete centímetros]) en línea recta y colinda con los lotes 1,382,440 y 1,382,513; al norte (90°48') mide 7.31 m

(siete metros treinta y un centímetros) y colinda con el lote 1,382,636, formando la calle Bourgeoys; al oriente ($180^{\circ}48'$) mide 29.23 m (veintinueve metros veintitrés centímetros) (catastro: 29.26 [veintinueve metros veintiséis centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,514; al norte ($90^{\circ}48'$) mide 19.50 m (diecinueve metros cincuenta centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,514; al poniente ($0^{\circ}48'$) mide 48.72 m (cuarenta y ocho metros setenta y dos centímetros) (catastro: 48.75 m [cuarenta y ocho metros setenta y cinco centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,636, formando la calle Bourgeoys, y con el lote 1,382,514; al norte ($90^{\circ}48'$) mide 82.55 m (ochenta y dos metros cincuenta y cinco centímetros) (catastro: 82.70 m [ochenta y dos metros setenta centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524; al poniente ($0^{\circ}30'$) mide 29.23 m (veintinueve metros veintitrés centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524; al norte ($90^{\circ}48'$) mide 6.71 m (seis metros setenta y un centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524; al poniente ($0^{\circ}48'$) mide 29.23 m (veintinueve metros veintitrés centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524; al sur ($270^{\circ}48'$) mide 42.98 m (cuarenta y dos metros noventa y ocho centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524; al poniente ($0^{\circ}48'$) mide 16.25 m (dieciséis metros veinticinco centímetros) (catastro: 16.15 m [dieciséis metros quince centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524; al sur ($270^{\circ}48'$) mide 190.19 m (ciento noventa metros diecinueve centímetros) (catastro 189.88 m [ciento ochenta y nueve metros ochenta y ocho centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,524 y con el lote 1,603,279, formando la calle Sainte-Madeleine; al poniente ($0^{\circ}39'$) mide 29.24 m (veintinueve metros veinticuatro centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,380,526; al sur ($270^{\circ}48'$) mide 47.10 m (cuarenta y siete metros diez centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,380,526; al poniente ($0^{\circ}39'$) mide 74.71 m (setenta y cuatro metros setenta y un centímetros) (catastro: 75.09 m [setenta y cinco metros nueve centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,381,578, formando la calle LeBer.

F- Parte del lote 3,116,826

Parte del lote **3,116,826 (TRES MILLONES CIENTO DIECISÉIS MIL OCHOCIENTOS VEINTISÉIS)** del catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, en el municipio de la ciudad de Montreal, de forma irregular, con superficie de 128,715.8 m² (ciento veintiocho mil setecientos quince metros cuadrados y ocho décimas) y con las siguientes medidas y colindancias: al noroeste ($64^{\circ}02'$) mide 74.03 m (setenta y cuatro metros tres centímetros) (catastro: 75.46 m [setenta y cinco metros cuarenta y seis centímetros]) en línea recta y colinda con otra parte del lote 3,116,826; hacia el noroeste ($61^{\circ}41'$) mide 18.43 m (dieciocho metros

cuarenta y tres centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 3,116,826; al noroeste ($58^{\circ}12'$) mide 16.04 m (dieciséis metros cuatro centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 3,116,826; al noroeste ($54^{\circ}57'$) mide 46.27 m (cuarenta y seis metros veintisiete centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 3,116,826; al noroeste ($64^{\circ}20'$) mide 782.44 m (setecientos ochenta y dos metros cuarenta y cuatro centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 3,116,826; al norte ($71^{\circ}02'$) mide 92.58 m (noventa y dos metros cincuenta y ocho centímetros) en línea recta y colinda con otra parte del lote 3,116,826; al sureste mide 44.38 m (cuarenta y cuatro metros treinta y ocho centímetros), describiendo un arco de círculo a la izquierda con radio exterior de 127.68 m (ciento veintisiete metros sesenta y ocho centímetros) y una cuerda de 44.15 m (cuarenta y cuatro metros quince centímetros) en dirección $214^{\circ}09'$, y colinda con otra parte del lote 3,116,826; al sureste ($244^{\circ}01'$) mide 138.50 m (ciento treinta y ocho metros cincuenta centímetros) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,380,523; al sureste ($216^{\circ}44'$) mide 240.03 m (doscientos cuarenta metros tres centímetros) en línea recta y colinda con parte del lote 1,380,523; hacia el oriente ($180^{\circ}44'$) mide 190.41 m (ciento noventa metros cuarenta y un centímetros) (catastro: 191.41 m [ciento noventa y un metros cuarenta y un centímetros]) en línea recta y colinda con parte del lote 1,380,523; al sur ($270^{\circ}48'$) mide 234.19 m (doscientos treinta y cuatro metros diecinueve centímetros) (catastro: 235.05 m (doscientos treinta y cinco metros cinco centímetros)) en línea recta y colinda con una parte del lote 1,728,972; al poniente ($0^{\circ}39'$) mide 23.31 m (veintitrés metros treinta y un centímetros) (catastro: 22.87 m [veintidós metros ochenta y siete centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,381,578, formando la calle LeBer, y con el lote 1,382,642, formando la calle De Sébastopol; al suroeste mide 15.78 m (quince metros setenta y ocho centímetros), describiendo un arco de círculo a la izquierda con radio exterior de 30.48 m (treinta metros cuarenta y ocho centímetros) y una cuerda de 15.60 m (quince metros sesenta centímetros) en dirección $307^{\circ}41'$, y colinda con el lote 1,382,642, formando la calle De Sébastopol; al sur ($270^{\circ}45'$) mide 255.54 m (doscientos cincuenta y cinco metros cincuenta y cuatro centímetros) (catastro: 253.06 m [doscientos cincuenta y tres metros seis centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,642, formando la calle De Sébastopol; al sur ($268^{\circ}36'$) mide 26.66 m (veintiséis metros sesenta y seis centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,642, formando la calle De Sébastopol; al sur ($264^{\circ}13'$) mide 17.86 m (diecisiete metros ochenta y seis centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,382,642, formando la calle De Sébastopol; al sur ($261^{\circ}31'$) mide 28.75 m (veintiocho metros setenta y cinco centímetros) (catastro: 30.71 m [treinta metros setenta y un centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,642, formando la calle De Sébastopol; al sur ($262^{\circ}07'$) mide 59.01 m (cincuenta

y nueve metros un centímetro) (catastro: 60.87 m [sesenta metros ochenta y siete centímetros]) en línea recta y colinda con el lote 1,382,642 formando la calle De Sébastopol; al poniente (7°28') mide 10.14 m (diez metros catorce centímetros) en línea recta y colinda con el lote 1,381,638 formando la calle Wellington.

Las dimensiones se expresan en metros (SI).

Los predios B a F son los que se indican en el plano número **I 45025** y en la descripción técnica preparada por Daniel Lacroix, perito topógrafo, acta **8163**, referencia **2004-01-38**, de fecha 21 de enero de 2005.

- 1.2 con domicilio civil en 1830 rue LeBer, en la ciudad de Montreal (Quebec), H3K 2A4.

(al que en lo sucesivo se le denominará el “Inmueble”).

2. IDENTIFICACIÓN DEL PROPIETARIO Y PERSONA MENCIONADA EN LA NOTIFICACIÓN

Ferrocarriles Nacionales de Canadá (*Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada*) es el propietario del Inmueble de conformidad con los títulos de propiedad publicados en la oficina de difusión pública de derechos de la circunscripción territorial de Montreal bajo los números 12,806, 12,813, 12,849, 76,275, 121,382, 141,724 y 12,002,382, así como los títulos no publicados; la dirección de dicha compañía es 935 rue de La Gauchetière Ouest, ciudad de Montreal, Quebec, H3B 2M9.

3. DESIGNACIÓN DEL MUNICIPIO Y DEL USO AUTORIZADO

El terreno está situado en el municipio de la ciudad de Montreal y el uso autorizado para ese terreno es el “industrial” en virtud de la reglamentación de uso de suelo de dicho municipio.

4. RESUMEN DEL ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN

El resumen adjunto del estudio titulado “Caracterización complementaria — Sitio de Pointe St-Charles, Montreal, Quebec, NIP 52184, 51335, 50239, 52334” —informe preparado por Golder Associés Ltée a la atención de Canadian National y Alstom Canada Inc, con número de referencia 04-1223-002, de fecha 29 de octubre de 2004 y con la contrafirma del

Compareciente— forma parte integral de la presente notificación y contiene:

- 4.1 un enunciado de la naturaleza de los contaminantes presentes en el terreno cuya concentración excede los valores límites reglamentarios;
- 4.2 un resumen histórico de las actividades realizadas en el Inmueble;
- 4.3 la superficie de terreno ocupada por los suelos contaminados, así como la ubicación y los volúmenes de dichos suelos en el suelo y el subsuelo;
- 4.4 un enunciado de la naturaleza y la importancia de los contaminantes presentes en las aguas subterráneas, en su caso;
- 4.5 indicios de la presencia de instalaciones de captación de agua destinada al consumo humano a menos de un kilómetro de distancia, así como de la proximidad de corrientes o cuerpos de agua superficiales, según el caso.

Este resumen fue certificado por la Sra. Hélène S. Richer con fecha 22 de diciembre de 2004 y va acompañado por una copia fiel del formulario de certificación.

5. MODALIDAD PARTICULAR DE LA NOTIFICACIÓN DE CONTAMINACIÓN

La presente notificación continuará en vigor hasta en tanto se registre una notificación de descontaminación relativa al Inmueble o parte del mismo.

EN TESTIMONIO DE LO ANTERIOR, EL COMPARECIENTE ESTAMPA SU FIRMA.

Firma del Compareciente:

(firma en el original)
Normand Pellerin

Montreal, 1 de febrero de 2005

CERTIFICACIÓN (xviii)

Yo, el suscrito, Olivier Chouc, abogado o notario, certifico que:

1. Verifiqué la identidad, calidad y capacidad del Compareciente;
2. El documento contiene la voluntad expresada por el Compareciente;
3. El documento es válido en cuanto a su forma;

Certificado en Montreal, provincia de Quebec, el día 1 de febrero de 2005.

Nombre: **Olivier Chouc**

Condición: **Abogado**

Dirección: **Canadien National
935 de la Gauchetière ouest, 16^o étage
Montreal (Quebec)
H3B2M9**

(firma en el original)
Olivier Chouc, abogado

Ministerio
de Medio Ambiente

Quebec

Dirección de Políticas en el Medio Terrestre
Servicio de Lugares Contaminados

FORMULARIO DE CERTIFICACIÓN

RESUMEN DEL ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN

Dirección: 1830, Leber, Pointe St-Charles, Montreal	
Lotes núm.: 1728972, 1380523, 1382524, 3116826, 1382514, 1380526	Coordenadas: DEG.DEC.NAD83 Latitud: 45°29'00" Longitud: 73°33'00"
Nombre del catastro: Catastro de Quebec, circunscripción territorial de Montreal, municipio de la ciudad de Montreal	
Nombre: Yves Decoste	
Nombre de la empresa: Ferrocarriles Nacionales de Canadá (<i>Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada</i>)	
Dirección: 935 de la Gauchetière, Montreal	Código postal: H3B 2M9
Núm. de teléfono: 514-399-7155	Núm. de telefax: 514-399-7703
Título: Caracterización complementaria — Sitio de Pointe St-Charles, Montreal, Quebec	
Despacho: Golder Associés Ltée	
Autor: Simon Marcotte, Jacques Labonté, Pierre Groleau, Hélène S. Richer	Fecha: 29 de octubre de 2004

Previa verificación, certifico que el resumen cumple con las exigencias de la *Guía de caracterización de terrenos (Guide de caractérisation des terrains)* del Ministerio de Medio Ambiente de Quebec (*ministère de l'Environnement du Québec*).

HÉLÈNE S. RICHER	135
Nombre del experto (en letra de molde)	Número de identificación del experto
<i>(firma en el original)</i>	22 de diciembre de 2004
Firma del experto	Fecha
<i>(firma en el original)</i>	Feb. 05
Octubre de 2004	

RESUMEN DEL ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN**CARACTERIZACIÓN COMPLEMENTARIA****SITIO DE POINTE ST-CHARLES****MONTREAL, QUEBEC****NIP 52184, 51335, 50239, 52334****CONFIDENCIAL**

Presentado a:

Ferrocarriles Nacionales de
Canadá
(*Compagnie des Chemins de Fer
Nationaux du Canada*)
Gare centrale
935 de la Gauchetière Ouest,
12^e étage
Montreal, Quebec
H3B 2M9

Alstom Canada Inc.
5300 rue Lévy
bureau 200
Saint-Laurent, Quebec
H4R 2N9

Diciembre de 2004

04-1223-002

1.0 LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL SITIO

La propiedad objeto de estudio es el sitio de los antiguos talleres de reparación de Ferrocarriles Nacionales de Canadá (*Compagnie des Chemins de Fer Nationaux du Canada, CN*), situado en 1830 rue Leber, en el barrio de Pointe St-Charles, en Montreal. Las actividades que se llevaban a cabo en ese sitio eran el mantenimiento y la reparación de locomotoras. El sitio, con superficie de 32.67 hectáreas, está delimitado al sur por la propiedad de VIA Rail, al norte por la vía principal de la subdivisión St-Hyacinthe de CN, al poniente por propiedades residenciales del barrio de Pointe St-Charles y al oriente por el puente Victoria. Los números de identificación de propiedad (NIP) del sitio son los 52184, 51335, 50239 y 52334. El sector que comprende el terreno cuenta con los servicios municipales de acueducto y drenaje.

Las coordenadas de la parte central del sitio son 73°33'00" de longitud y 45°29'00" de latitud. La propiedad está situada en los lotes 1,728,972, 1,380,523, 1,382,524 y 3,116,826, los cuales cuentan con uso de suelo autorizado E.7(1) e I.5:100. De acuerdo con el reglamento de urbanismo del Distrito del Suroeste de la ciudad de Montreal, dicho uso de suelo permite los siguientes usos: patio de material y de vehículos de servicio, patio y estación de maniobras (E.7(1)) y material rodante, maquinaria pesada, máquinas herramientas, motores (I.5:100), mismos que son compatibles con el uso actual de dichos terrenos. Según el personal interrogado del Servicio de Desarrollo y Urbanismo de la Oficina del Distrito del Suroeste (*Service de développement et d'urbanisme du bureau d'arrondissement du Sud-Ouest*), se desconoce el uso de suelo futuro de tales lotes.

Con el fin de facilitar la comprensión, se elaboró un plano del terreno que divide al mismo en ocho sectores (A, B, C, D, E, F1, F2 y G). El siguiente cuadro contiene una breve descripción de los sectores.

Sector	Descripción
A	Sector de forma triangular situado en la parte noroeste del terreno.
B	Sector que comprende el complejo norte en la parte centro-norte del terreno.
C	Sector del centro de servicio y de limpieza con arena situado en la parte noreste del terreno.

- D Sector que comprende el complejo sur, el cuarto de calderas y el taller de fabricación de ruedas.
- E Sector de Glace Brunelle situado en la parte poniente del terreno, a lo largo del barrio residencial.
- F1 Sector de forma triangular situado en la parte sureste del terreno.
- F2 Sector del antiguo depósito de BPC y de antiguos edificios relacionados con el mantenimiento de vagones, localizado en la parte sur del terreno.
- G Pequeño sector de forma rectangular en la parte suroeste del terreno.

2.0 ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y ESTUDIOS ANTERIORES

En 1994 el despacho Arthur D. Little (ADL) hizo una primera evaluación ambiental (Fase 1) del terreno de los talleres, que reveló la existencia de un total de veinticinco sectores con contaminación conocida o potencial en función de la naturaleza de las instalaciones o de las actividades históricas identificadas.

Dicha evaluación (fase 1) recalca dos sectores con contaminación conocida, a saber:

1. el centro de servicio,
2. los antiguos tanques de almacenamiento subterráneos al poniente del centro de servicio.

En el caso del sector del centro de servicio, se informa la presencia de hidrocarburos en fase flotante de 20 cm de espesor medidos en un pozo de recuperación artesanal instalado en el interior de una zanja. La presencia de producto libre en ese lugar se atribuye a descargas conocidas de diesel y a fugas de tanques de almacenamiento subterráneo y locomotoras.

La evaluación contiene relativamente poca información del otro sector con contaminación conocida. Se observaron signos de suelos contaminados durante el retiro de cinco tanques de almacenamiento subterráneos al poniente del centro de servicio, lo que lleva a suponer la posible contaminación de las aguas subterráneas.

Se identificaron, asimismo, 22 sectores con posible contaminación. Entre los aspectos ambientales más importantes puede subrayarse el uso de productos de petróleo asociados a una antigua casa de máquinas cerca del complejo norte, a las actividades actuales o pasadas de mantenimiento mecánico, a numerosos tanques de almacenamiento subterráneos o superficiales, así como a una antigua gasolinera (Penn Oak ail) ubicada en un terreno adyacente.

Por otra parte, la evaluación alude al uso de solventes en el taller de limpieza con chorro de arena, el antiguo taller de pintura y barniz, los complejos norte y sur, el centro de servicio, el taller de ruedas y el antiguo cobertizo. También hace mención de los sitios de utilización o de depósito de equipo eléctrico y de material contaminado con BPC. Finalmente, plantea que la posible contaminación con metales puede deberse a las antiguas operaciones de fundición, depósito de baterías, manejo de aceites usados y a las actividades de pintura y limpieza con chorro de arena.

ADL efectuó una evaluación ambiental (fase II) en 1994 y posteriormente, en 1996, DDH realizó un estudio (fase III). Los resultados de ambas caracterizaciones se incluyen en el presente estudio.

3.0 RESULTADOS DE LA CARACTERIZACIÓN

El objetivo principal del presente estudio fue hacer una caracterización ambiental que comprendiera todos los elementos y pudiera ser certificada por un experto de conformidad con la Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente de Quebec (*Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*), Parte IV 2.1, debido a la suspensión de actividades de Alstom el 31 de marzo de 2004. Para alcanzar dicho objetivo se efectuaron los siguientes trabajos:

1. una actualización del estudio de caracterización fase I para incluir en él las actividades realizadas después de 1995;
2. la caracterización de suelos y aguas subterráneas a fin de determinar la presencia y el grado de contaminación del ambiente y delimitar los sectores contaminados.

3.1 Actualización del EES – Fase I

En general, después del estudio efectuado por ADL en 1994 las operaciones realizadas en el sitio se redujeron desde el punto de vista de

su repartición en el espacio. En efecto, desde su llegada Alstom reagrupó la mayoría de sus operaciones en el interior del complejo norte, que además fue agrandado según las necesidades. Así, se observó una disminución del número de infraestructuras, tanto en lo que se refiere a edificios auxiliares como a tanques de almacenamiento. Además, los diversos tanques instalados durante la década de 1990 eran todos superficiales y tenían una doble pared integrada. Igualmente, durante las entrevistas no se informó ningún suceso mayor, por ejemplo, un derrame.

Luego entonces, según los datos recabados en el marco de la presente actualización, las actividades realizadas en el sitio a partir de 1994 no representaban un riesgo ambiental significativo que hiciera preciso cambiar el programa de trabajo de la caracterización. En otras palabras, los trabajos previstos para los sectores preocupantes identificados por ADL en 1994 y Golder en 2003 se consideraron suficientes para cubrir las operaciones llevadas a cabo recientemente en el sitio por Alstom.

No obstante, las entrevistas permitieron comprobar que Alstom había construido infraestructuras subterráneas en el complejo norte (foso de anclaje, fosas, zanjas de inspección, etc.) a fines de la década de 1990. Asimismo, esta actualización permitió identificar de modo más preciso los sectores preocupantes situados en el interior de otras construcciones —ya sea el complejo sur, el taller de fabricación de ruedas y el edificio de proyectos especiales— por medio del levantamiento de infraestructuras subterráneas. Además, se obtuvo información más precisa referente al uso de los edificios del sector G.

Por otra parte, ciertos datos obtenidos se tomaron en consideración para la caracterización de materiales. Por ejemplo, el informe de seguro contra incendios mencionaba que los muros del edificio de Glace Brunelle Inc. estaban recubiertos de asbesto.

Por último, cabe señalar que según los documentos revisados, realmente se llevaron a cabo operaciones relacionadas con gas de Pintsch en el sitio; sin embargo, a la fecha se desconoce la naturaleza exacta de tales operaciones.

3.2 Caracterización de suelos y aguas subterráneas

El sector de Pointe St-Charles es abastecido en su totalidad por una red de acueducto municipal y actualmente la explotación de las aguas subterráneas no se considera como alternativa de suministro del vital líquido. Según el sistema de clasificación del MENV (1999a), considerando que la red de acueducto abastece a toda la población de ese sector

y tomando en cuenta la ausencia de pozos de abastecimiento en los depósitos blandos y en la roca, las unidades hidroestatigráficas (depósitos blandos y roca) bajo el terreno de la propiedad fueron clasificadas en la clase III.

Los posibles receptores de las aguas subterráneas que corren bajo la propiedad son los siguientes:

1. el drenaje unitario de la ciudad de Montreal, y
2. las construcciones.

El río San Lorenzo se localiza a aproximadamente 500 m al oriente de la propiedad. Sin embargo, la salida de las aguas subterráneas del inmueble está situada en el lado suroeste hacia la calle LeBer y el barrio residencial y no hacia el río. Por esta razón, el río San Lorenzo no está considerado como posible receptor de las aguas subterráneas que corren bajo el sitio, como se define en la Política del MENV.

La caracterización de suelos y aguas subterráneas indicó la presencia de suelos y aguas que exceden los criterios establecidos para el uso de la propiedad. En lo concerniente a las aguas subterráneas, no se identificó ningún impacto en los receptores. En efecto, dichas aguas provenientes del sitio cumplen con los criterios de descarga al drenaje unitario. Además, la calidad de las aguas subterráneas bajo la propiedad no presenta riesgos para la salud de los ocupantes de los edificios. Se observó que en las aguas subterráneas se rebasaron los criterios aplicables a aluminio, hidrocarburos de petróleo y HAP. Las excedencias se localizan principalmente en el sector C (centro de servicio), donde está presente una estela de producto libre. La superficie de la estela de aguas subterráneas contaminadas es de aproximadamente 5,365 m².

En cuanto a la calidad del suelo, se presenta un resumen de los resultados por sector:

- Sector A: Se observaron excedencias a los criterios del anexo II: *Reglamento sobre Protección y Rehabilitación de Terrenos (Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains)* en metales en el terraplén del sector. El volumen de suelos que excede los criterios de dicho anexo se calcula en alrededor de 18,025 m³. No se observó ninguna excedencia a los criterios D: *Reglamento sobre Confinamiento de Suelos Contaminados (Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés)* en este sector.

- Sector B: Se observaron excedencias a los criterios D y del anexo II y en metales en el terraplén. Los volúmenes de suelos que exceden los criterios se estiman en alrededor de 8,903 m³ que rebasan los criterios D y 41,690 m³ que rebasan los criterios del anexo II (zona del anexo II-D).
- Sector C: Se observaron excedencias a los criterios D en metales y a los criterios del anexo II en metales y HP en el terraplén. Los volúmenes de suelos que exceden los criterios se calculan en alrededor de 7,400 m³ que rebasan los criterios D; 13,160 m³ que rebasan los criterios del anexo II (zona del anexo II-D) en metales, y 21,320 m³ que rebasan el criterio del anexo II en HP (de los cuales aproximadamente 7,000 m³ rebasan el criterio D).
- Sector D: Se observaron excedencias a los criterios de los anexos I y II y a los criterios D en metales en el terraplén. Los volúmenes de suelos que exceden los criterios se calculan en alrededor de 730 m³ que rebasan los criterios D; 7,103 m³ en la zona del anexo II-D, y 11,665 m³ en la zona del anexo I-II.
- Sector E: Se observaron excedencias a los criterios de los anexos I y II y a los criterios D en metales en el terraplén. Los volúmenes de suelos que exceden los criterios se calculan en alrededor de 3,300 m³ que rebasan los criterios D; 28,600 m³ en la zona del anexo II-D, y 17,275 m³ en la zona del anexo I-II.
- Sector F-1: No se observaron suelos que excedan los criterios de uso en este sector; sin embargo, parte de los enclaves de suelos contaminados establecidos en otros sectores atraviesan este sector. El volumen de suelos que rebasa los criterios del anexo II en metales se calcula en alrededor de 735 m³.
- Sector F2: Se observaron excedencias a los criterios D en metales y HAP, y a los criterios del anexo II en metales y HP en el terraplén. Los volúmenes de suelos que exceden los criterios se calculan en alrededor de 2,431 m³ que rebasan los criterios D en metales; 5,315 m³ que rebasan los criterios D en HAP, y 38,920 m³ en la zona del anexo II-D en metales y HP.
- Sector G: Se observaron excedencias a los criterios de los anexos I y II en metales en el terraplén de este sector. Los volúmenes de suelos que exceden los criterios se calculan en alrededor de 1,510 m³ que rebasan los criterios del anexo II y 6,825 m³ en la zona del anexo I-II.

En general, los suelos contaminados se localizan en el terraplenado de la superficie hasta una profundidad de menos de 2 metros.

Según los resultados de este estudio, no hay indicios de que la contaminación de los suelos y las aguas subterráneas observada arriba y debajo de la propiedad haya sido ocasionada por las actividades de Alstom.

APÉNDICE 7

Cronología de la investigación*

* Este texto, originalmente en letra manuscrita, se mecanografió respetando su integridad, renglón por renglón. Para seguir el orden cronológico, debe leerse comenzando por la última página.



Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
18-03-2003	Reunión con [Gerente, EC] y [Investigador principal, EC, Investigaciones]. Presentación de la última versión del informe de investigación.	
	Información completa en Némesis. Informe de investigación adjunto.	

18-03-2003

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
	responsabilidad de la Corona. No deberían establecerse vínculos con los responsables anteriores.	
	[Abogado Señor, Justicia Canadá, Servicio Federal de Persecución de Delitos] explica cuáles son los elementos que se requieren para presentar cargos.	
12-03-2003	Trabajo en el proyecto de informe y en la carta al quejoso.	
13-03-2003	Reunión con [Gerente, EC] y [Investigador principal, EC, Investigaciones] en torno al informe de investigación. [Gerente, EC] me explica los cambios que solicita y me entrega copia de las correcciones que se harán. Ella se ocupará de corregir la carta de respuesta. Sus correcciones se incorporan al expediente.	
14-03-2003	Trabajo en el Technoparc. Informe de inv.	
17-03-2003	Trabajo en el Technoparc. Informe de inv.	
	Considerando los numerosos cambios hechos a mi informe de investigación, ya no puedo reconocerlo como mío.	

18-03-2003

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
14-02-2003	Envío a [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] una nota en la que le solicito hacerme llegar los documentos de referencia antes de la reunión.	
	Preparación de documentos para la junta.	
24-02-2003	Actualización del informe “Estado de la investigación”. Reunión con [Gerente, EC] para discutir la información que se sustraerá en conformidad con la Ley de Acceso a la Información.	
25-02-2003	La reunión prevista con [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] tendrá lugar el 10 de marzo de 2003 en el Complejo Guy Favreau, quinto piso, Torre Este, a las 14:30 horas.	
11-03-2003	Junta con [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] y el [Abogado Señor, Justicia Canadá, Servicio Federal de Persecución de Delitos], en el Complejo Guy Favreau, quinto piso, Torre Este. Discusión de las posibilidades en el ámbito penal, de las medidas correctivas sugeridas en el informe de investigación, así como de la respuesta al quejoso. El [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] recomienda eliminar las referencias a las opiniones jurídicas y las conclusiones sobre la posible	

14-02-2003

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
10-02-2003	En lo que concierne a la decisión de dar a conocer, o no, cierta información sobre la que todavía se tienen dudas, como las notas ministeriales, la dejo en manos de [Gerente, EC].	
*	Queda entendido que una vez que la carta de respuesta se envíe a los testigos, le avisaremos a ella para que pueda dar a conocer toda la información al solicitante.	
12-02-2003	[Consultora, EC, Acceso a la información y protección de los datos personales] me hace llegar unas páginas que recibió con motivo de la solicitud de acceso a la información del asunto. En varias páginas falta información. Busco cada una de dichas páginas y le envío la versión original completa por telefax.	
14-02-2003	[Gerente, EC] me informa de la intención del [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] de reunirnos en fecha próxima.	

10-02-2003

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
	hice llegar el 18 de diciembre de 2002. Me indica que ha tenido exceso de trabajo y que no ha podido revisarlos. Considera que podrá llamarme de aquí al viernes y hacer la revisión. Informo al [Gerente, EC].	
23-01-2003	Me convocan a una reunión el lunes 27 de enero de 2003 a las 8:45 horas.	
	Recibo el informe preliminar de los análisis realizados por nuestros laboratorios a las muestras de aguas subterráneas en el Technoparc.	
03-02-2003	Telefonema con la [Consultora, EC, Acceso a la información y protección de los datos personales], quien me informa que está trabajando en la solicitud de acceso a la información. Debe evaluar lo que se puede entregar al solicitante, y desea saber el estado que guarda el expediente. Le contesto que la investigación ya concluyó pero que, oficialmente, en tanto no demos respuesta a los quejosos, seguirá abierta tanto para el público como para el solicitante.	

22-01-2003

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
17-12-2002	Junta con el [Gerente, EC], quien confirma que la carta de respuesta de fecha 24 de septiembre de 2002 que escribí en forma de proyecto debe ser revisada también por el [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)].	
18-12-2002	Envío de documentos al [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)]: – Informe de investigación – Respuesta a los quejosos	
07-01-2003	Recibimos una solicitud de acceso a la información. [Gerente, EC] desea que sea yo quien responda a [Consultora, EC, Acceso a la información y protección de los datos personales].	
	Telefonema a [Consultora, EC, Acceso a la información y protección de los datos personales]; dejo mensaje de que se comunique conmigo.	
	Junta con [Dependiente del correo, EC]. Le explico que le proporcionaremos todos los documentos de las investigaciones para fotocopiarlos.	
08-01-2003	Telefonema a [Consultora, EC, Acceso a la información y protección de los datos personales] para responder a sus preguntas planteadas en el correo-e del 7 de enero de 2003 a las 09:04 horas.	
22-01-2003	Telefonema a [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] para conocer el avance de la revisión de los documentos que le	

18-12-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
23-09-2002	Trabajo en el expediente.	
24-09-2002	Trabajo en el expediente.	
30-09-2002	Se reciben de [Gerente, EC] versiones corregidas de notas P-R y notificación al ministro.	
05-12-2002	Junta con [Gerente, EC] para informar de los últimos acontecimientos en el asunto.	
	La ciudad se niega a hacer construir el muro propuesto por nuestros expertos. En consecuencia, [Gerente, EC] me solicita procurar que la información fáctica de la investigación y sus conclusiones aparezcan en el informe de investigación. Además, es necesario hacer llegar las preguntas-respuestas y notificaciones ministeriales a [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)], para su revisión.	
10-12-2002	Trabajo en el expediente.	
11-12-2002	Trabajo en el informe de investigación.	

24-09-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
04-09-2002	Trabajo en el informe preparado por [Coordinador Regional, Indagación, EC].	
05-09-2002	Trabajo en el informe preparado por [Coordinador Regional, Indagación, EC] y en el mío.	
06-09-2002	Trabajo en el proyecto de informe final.	
	Entrega a [Gerente, EC] e [Gerente de Sección, EC, Investigaciones] para su revisión.	
12-09-2002	Se recibe mensaje de [Gerente, EC] solicitando el envío de copia a: [Director Regional de Programas, Transporte Canadá, Traslados y Desarrollo Inmobiliario]. [Directora General Regional, EC]. [Asesor principal, Desarrollo sustentable, agua y sitios contaminados, EC y Miembro, Grupo intergubernamental federal sobre el desarrollo sustentable].	
	Envío de copias solicitadas.	
16-09-2002	Reunión con [Gerente, EC]. Discutimos el proyecto de informe final de la investigación, así como las modificaciones y adiciones que se le harán. Me proporciona los puntos a incluir en la carta de respuesta a los quejosos. Nota: Hay que enviársela a [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] para su revisión.	

16-09-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
22-08-2002	Informé a [Gerente, EC] y [Director Regional de Programas, Transporte Canadá, Traslados y Desarrollo Inmobiliario] que el informe está redactado en su mayor parte y que espero los resultados de las búsquedas catastrales de los propietarios de los terrenos pertinentes. Asimismo, solicité a [EC] proporcionarme las coordenadas geográficas de los puntos de muestreo.	
	Se elaborará un acta de esta reunión y se conservará copia de la misma en el expediente.	
23-08-2002	Trabajo en el informe de investigación.	
26-08-2002	Trabajo en el informe de investigación.	
28-08-2002	Trabajo en el informe de investigación.	
29-08-2002	Trabajo en los mapas con [Coordinador Regional, Indagación, EC] y [EC], quien nos proporcionó las coordenadas de los puntos de muestreo.	
03-09-2002	Trabajo en el informe preparado por [Coordinador Regional, Indagación, EC].	

22-08-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
22-08-2002	[Director Regional de Programas, Transporte Canadá, Traslados y Desarrollo Inmobiliario] menciona que planea celebrar una reunión del comité técnico para el 5 de septiembre. Quiere obtener el endoso de los representantes de la ciudad para los resultados del muestreo efectuado durante el verano de 2002.	
	Confía en obtener más adelante su participación para efectuar trabajos satisfactorios desde el punto de vista del cumplimiento con la Ley de Pesca.	
	Prevé otra reunión para mediados de septiembre con el comité de concertación.	
	[Gerente, EC] desea que el informe de investigación se presente a la gerencia a mediados de septiembre y se concluya para finales de ese mismo mes. En el intervalo es necesario preparar la respuesta para los quejosos y los medios. Asimismo, deberá garantizar la entrega de información a los diversos niveles según el proceso de toma de decisiones.	

22-08-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
14-08-2002	Investigación en la Oficina de Registro en el Palacio de Justicia. Búsquedas en los títulos de propiedad y contratos notariados. Para realizar esta actividad me acompaña [Coordinador Regional, Indagación, EC].	
19-08-2002	[Gerente, EC] confirma que la fecha de la próxima reunión es el lunes 22 de agosto a las 13:30 horas. Le sugiero invitar a [EC].	
21-08-2002	[Coordinador Regional, Indagación, EC] realiza búsqueda de los propietarios de los terrenos en el Palacio de Justicia. Tomo nota de la correspondencia generada estas últimas semanas en el asunto y clasificada electrónicamente en EC Montreal 10.	
22-08-2002 13:30 horas	Trabajo en el expediente. Reunión con [Gerente, EC] y [Director Regional de Programas, Transporte Canadá, Traslados y Desarrollo Inmobiliario]. Discutimos el avance de la Investigación, así como cuándo y cómo dar a conocer la información sobre la conclusión de la investigación. Estrategia a adoptar con la ciudad.	

14-08-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
14-08-2002	<p>sobre los propietarios actuales y anteriores de ciertos terrenos que son relevantes para la queja que dio origen a este expediente.</p> <p>Convenimos que nuestras investigaciones deben circunscribirse a ciertos terrenos situados entre la calle Fernand-Séguin y el puente Victoria, así como el límite de la propiedad de CN al norte y el río al sur.</p> <p>Dichos terrenos incluyen aquellos en los que [EC] tomó las muestras y que se localizan también en el sector donde los quejosos tomaron muestras.</p> <p>En el caso de los terrenos no inscritos en catastro y que según los planos en nuestro poder (los más recientes) se identifican como río San Lorenzo, a pesar de que fueron rellenados, haremos verificaciones para determinar si en realidad pertenecen a la Corona o a alguna persona.</p>	

14-08-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
12-08-2002	muestras al día de hoy y que desea tomar una tercera serie para que el muestreo tenga valor estadístico y sea representativo. Prevé agregar un quinto punto de muestreo hacia arriba, posiblemente al norte del punto PO-8.	
	Según los análisis ya realizados con las pruebas con trucha arco iris, los puntos PO99-4 y 99P-117-9 contienen sustancias tóxicas. Los otros dos (PO-8 y PR-2) pasaron la prueba, pero quiere someter las muestras a otros análisis para ver si hay bioacumulación de sustancias tóxicas y así determinar si estamos en presencia de efectos casi letales para los peces.	
14-08-2002	Análisis de los mapas recibidos del Ministerio de Recursos Naturales de la Provincia. En compañía de [Coordinador Regional, Indagación, EC] determinamos el procedimiento a seguir en nuestras investigaciones	

14-08-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
19-06-2002	Envío a [Gerente, EC] nota por correo-e en la que le informo de lo anterior. Le solicito confirmar si estoy en posibilidad de continuar con mis funciones como investigador en virtud de la Ley de Pesca antes de realizar cualquier acto relacionado con este asunto.	
12-07-2002	A la fecha aún no he recibido confirmación de la central de que puedo continuar con mis funciones actuales.	
22-07-2002	Junta con [Gerente, EC], quien me entrega carta que confirma mi designación actual de conformidad con la Ley de Pesca.	
12-08-2002	Junta con [EC], quien me explica el procedimiento de muestreo en el terreno del Technoparc. Existen al día de hoy cuatro puntos que identifica en un mapa que me entrega. Los puntos están identificados como: PO-8, PR-2, PO99-4, 99F117-9. Agrega que se han tomado dos series de	

19-06-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
10-06-2002	Envío de fax a [Abogada, Justicia Canadá], del ministerio de Justicia de Canadá en Montreal, con los documentos con que contamos sobre el caso Koopers.	
	Envío de correo-e a [Jefe, EC, Inspecciones] con el núm. de teléfono de [Abogada, Justicia Canadá].	
11-06-2002	Junta con [Gerente, EC] para informarle del estado que guarda el asunto. Se aclara motivo de la demora en recibir la información del ministerio de recursos naturales. Le informo que puse en contacto al abogado a cargo del caso Koopers en Vancouver (Kiselbach) y a [Abogada, Justicia Canadá] del ministerio de Justicia de Canadá en Montreal. También que solicité que se me envíen las actas de las reuniones.	
17-06-2002	Recepción de una nota de [Agente de correspondencia ministerial y de notas informativas, EC transporte] en nombre de [Director Nacional, EC, Aplicación de la Ley en Materia Ambiental]. Se solicita la devolución de las cartas de designación, así como de las insignias, si no se ha concluido la capacitación en Régina.	

10-06-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
10-06-2002	representar al ministerio en nombre del ministerio de Justicia de Canadá (no fue posible asignar un procurador de tiempo completo a este asunto).	
	2) [Abogado, Justicia Canadá, EC], del Comité Nacional de Litigio Civil, tel. (613) 953-1385, que se ocupa de la coordinación de todos los asuntos relacionados con juicios civiles del ministerio.	
	[Jefe, EC, Inspecciones] prefiere que Kiselbach se ponga en contacto con nuestro procurador, para que le informe lo que necesita exactamente.	
	Telefonema a [Abogada, Justicia Canadá], pasante y sustituta de [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] en su ausencia. Le explico que Kiselbach se va a comunicar con ella y que en el ínterin le enviaré la documentación resumida con que contamos sobre el caso Koppers.	

10-06-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
03-06-2002	Telefonema a [Oficial de Proyectos, EC, Operaciones de Protección del Medio Ambiente P y Y], coordinadora de juicios civiles, al (604) 666 5958. Estará ausente hasta julio. Me remiten con [Investigador Ambiental Señor, EC, Investigaciones] (fonética) al (604) 666-3716.	
10-06-2002	Telefonema a [Investigador Ambiental Señor, EC, Investigaciones]. Deje mensaje.	
	Comunicación con [Jefe, EC, Inspecciones], quien me explica el asunto y me hace recomendaciones para transmitirlos a Programas, a fin de evitar exponernos a juicios civiles. Los comentarios y recomendaciones son muy similares a las hechas por [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] en la reunión del 24 de mayo.	
	Dada la complejidad del asunto Koppers y el elevado número de documentos, me refiere a dos personas para que el [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] hable con ellas: 1) Dan Kiselbach de Miller Thompson, el despacho jurídico contratado para	

03-06-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
24-05-2002	del ministerio de Justicia de Canadá: [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] [Abogada, Justicia Canadá]	
	de Programas: [Director Regional de Programas, Transporte Canadá, Traslados y Desarrollo Inmobiliario] [EC] [Gerente de proyectos, EC] [Ingeniero de Programas, EC, Evaluación, Restauración y Desagües Residuales]	
	del Centre St-Laurent: [Gerente, Programa de control de la calidad y Laboratorio de ecotoxicología; EC, Laboratorio de Quebec para pruebas ambientales] [Biólogo, Ecotoxicología, EC, Laboratorio de pruebas ambientales de Quebec]	
	La reunión tenía como finalidad obtener asesoría de [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] sobre la forma de conducirse desde el punto de vista operativo. [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] señaló la importancia de hacer saber a los involucrados que deben fundamentarse en soluciones comprobadas, así como en resultados que puedan sustentarse científicamente. Se obtendrá información del caso Cooper y se le transferirá.	

03-06-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
	de un muestreo en el terreno cuyo efecto sería demorar el proyecto de barrera e impediría el acceso de la ciudad de Montreal al financiamiento del programa Révisol, lo que más tarde se nos podría reprochar. Confirmación por correo-e.	
21-05-2002	Trabajo en el expediente.	
22-05-2002	Trabajo en el expediente.	
23-05-2002	Trabajo en el expediente. Junta de seguimiento con [Gerente, EC]. Se fijó reunión con [Abogado Señor, Justicia Canadá, Dirección de Derecho Comercial (Montreal)] para el 31 de mayo de 2002.	
24-05-2002	Trabajo en el expediente.	
27-05-2002	Trabajo en el expediente.	
29-05-2002	Trabajo en el expediente.	
30-05-2002	Trabajo en el expediente.	
24-05-2002	Trabajo en el expediente. Reunión con las siguientes personas:	

03-06-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
07-05-2002	Trabajo en el expediente.	
08-05-2002	Trabajo en el expediente.	
09-05-2002	Trabajo en el expediente.	
10-05-2002	Se trabajó en el expediente.	
13-05-2002	Trabajo en el expediente. Reunión con [Gerente, EC]. Le recomiendo consultar a un abogado de la parte civil del ministerio de Justicia de Canadá.	
14-05-2002	Trabajo en el Technoparc.	
15-05-2002	Trabajo en el Technoparc.	
16-05-2002	Trabajo en el Technoparc.	
17-05-2002	Trabajo en el Technoparc. Reunión con [Gerente, EC]; le entrego nuevamente el documento relativo al caso Koppers de Columbia Británica. Le pregunto si la gerencia ya consultó con el ministerio de Justicia de Canadá y me contesta que no. Le reitero que es necesario evaluar la relevancia	

07-05-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
17-04-2002	Recepción de expediente de los archivos. Se analiza la información.	
19-04-2002	Investigación en el terreno con: [Investigador principal, EC, investigaciones] [Coordinador Regional, Indagación, EC] [EC]	
	Se toman fotografías.	
23-04-2002	Trabajo en el expediente.	
24-04-2002	Trabajo en el expediente.	
25-04-2002	Trabajo en el expediente.	
30-04-2002	Trabajo en el expediente.	
01-05-2002	Trabajo en el expediente.	
02-05-2002	Trabajo en el expediente. Reunión con [EC].	
06-05-2002	Trabajo en el expediente. Reunión con [EC].	

17-04-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
12-04-2002	Recepción de documentos de [Jefe de Sección, Inspecciones, EC] relacionados con una solicitud de investigación.	
15-04-2002	Lectura de los documentos recibidos de [Jefe de Sección, Inspecciones, EC].	
	Trabajo en el expediente. Se envían solicitudes para completar la información en el expediente.	
	Se obtienen de [Coordinador Regional, Indagación, EC] documentos bajados del sitio en Internet de la Oficina de Investigación Ambiental, organismo que auxilia al quejoso en su solicitud de investigación.	
	Se obtiene de [Investigador principal, EC, Investigaciones] información reunida en la biblioteca.	
	Reunión con [Gerente, EC] para analizar el asunto y definir la estrategia a seguir durante la investigación.	
16-04-2002	Trabajo en el expediente.	

12-04-2002

Fecha

Investigador
 Matrícula: 454

Environment Canada
 Dirección de Protección del Medio Ambiente
 Sección de Investigaciones – Sector Contaminación

Cronología de la investigación

Fecha	Expediente: QUE -020412-001	#
21-01-2002	Reunión con Daniel Green, de SVP, y Mark Matson, de EBI, en las oficinas de EC en 105 McGill. Matson entregó a [Jefe de Sección, Inspecciones, EC] un informe preliminar sobre la contaminación del río San Lorenzo ocasionada por el Technoparc. Se llegó al acuerdo de que nos enviarán un informe final en los próximos diez días según EBI.	
25-01-2002	Junta con la ciudad de Montreal y EC. (Véase acta)	
*25-02-2002 *Fecha aproximada	Telefonema de Mark Matson, de EBI, a [Jefe de Sección, Inspecciones, EC], de EC, con el propósito de cancelar la junta programada para el 28-02-2002 para la entrega a EC del informe final sobre la contaminación del río San Lorenzo ocasionada por el Technoparc.	
28-02-2002	Junta entre EC ([Directora General Regional, EC], [Director Regional de Programas, Transporte Canadá, Traslados y Desarrollo Inmobiliario] y [Jefe de Sección, Inspecciones, EC]) y el ministerio de Justicia de Canadá sobre el asunto Technoparc.	
11-04-2002	Reunión entre EBI (Mark Matson, Eric Matson), SVP (Daniel Green) y EC ([Jefe de Sección, Inspecciones, EC]). EBI entrega a EC un informe del estudio (<i>The Technoparc Site</i> , 11 de abril de 2002) sobre la contaminación del río San Lorenzo provocada por el Technoparc.	

Fecha

Investigador
 Matrícula: ____

APÉNDICE 8

**Memorando: Technoparc de Montreal
(Environment Canada, sin fecha)**



Ministerio de Medio Ambiente de Canadá
(Environment Canada)

Región Quebec

MEMORANDO

PARA:	Gerente de la división de Aplicación de la Ley DPE, Montreal	NÚM. TEL. AUTOR	283 0954
		N/R V/R SEGURIDAD	QUÉ020412-001 PROTEGIDA BORRADOR
DE:	Investigador DPE, Montreal	FECHA	
ASUNTO:	Technoparc, Montreal		

La Dirección de Protección del Medio Ambiente (*Direction de la protection de l'environnement*, DPE) del ministerio de Medio Ambiente de Canadá (*Environment Canada*, EC) en Montreal (DPE Montreal) recibió una queja, misma que turnó a la sección de investigación. Se trata de una solicitud de investigación, de fecha 11 de abril de 2002, firmada por Daniel Green, director ejecutivo de la Sociedad de Lucha contra la Contaminación (*Société pour Vaincre la Pollution*, SVP), y Mark Mattson, director ejecutivo de la Oficina de Investigación Ambiental (*Environmental Bureau of Investigation*, EBI), quienes alegan la descarga de sustancias tóxicas al río San Lorenzo. Dicha queja se acompañó de un informe del muestreo realizado en la ribera del río, a lo largo de la autopista Bonaventure y junto a los predios que formaron parte del Technoparc. El informe incluye resultados analíticos que indican que ciertas muestras contenían bifenilos policlorados (BPC), hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), aceites o grasas. El valor de los resultados analíticos de las muestras presentadas se aceptó de inmediato, sin que fuera objeto de ninguna evaluación científica por parte de Environment Canada.

Se consultaron todos los documentos disponibles en poder de la DPE Montreal, tanto los conservados en archivo como aquéllos en las divisiones de programas federales y las secciones de inspección y de emergencias. Otros documentos se obtuvieron del Ministerio de Recursos Naturales (*Ministère des ressources naturelles*) y de la Oficina de Publicidad de Derechos de Circunscripción Territorial de Montreal (*Bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Montréal*). Se cuenta

con un informe que comprende todos los documentos relacionados con dichas búsquedas catastrales.¹ Además, se solicitó información complementaria a las personas indicadas de la DPE Montreal, tomando en cuenta la complejidad del asunto.

Los diversos predios que constituyen el Technoparc se situán en un medio urbano al sureste de la Isla de Montreal, entre los puentes Champlain y Victoria. El Technoparc colinda al oriente con el río San Lorenzo y la autopista Bonaventure y al poniente, a lo largo de la línea Butler, con el patio de maniobras de Ferrocarriles Nacionales (*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, CNR), también conocida como Canadien Nacional (CN). Los datos históricos siguientes se basan en la información disponible y, dado que se remontan al siglo XIX, algunos ya no existen o resulta imposible confirmarlos. En consecuencia, el investigador no puede garantizar su exactitud.

Originalmente, toda la superficie actual del Technoparc era una zona ribereña húmeda a orillas del río San Lorenzo, motivo por el cual no estaba inscrita en el catastro. De hecho, en los mapas actualizados, obtenidos del Ministerio de Recursos Naturales (*Ministère des ressources naturelles*), parte importante de la superficie aparece todavía como si fuera el río San Lorenzo, aun cuando hoy día son terrenos creados en el lecho mismo del río; algunos de ellos ni siquiera están registrados en el catastro y no ha sido posible encontrar documentos que indiquen quién es su propietario. Una parte del sitio corresponde al antiguo "basurero de Pointe St-Charles", cuya historia se remonta a mediados del siglo XIX.

En 1840, Pointe St-Charles formaba parte del área rural que rodea a Montreal, con la particularidad de que el lugar estaba poblado casi exclusivamente de fincas pertenecientes a comunidades religiosas. En 1853, la compañía ferroviaria Grand Trunck Railway of Canada (GTR) adquirió casi todos los predios entre Pointe St-Charles y St-Lambert: una adquisición total de 120 fanegas a cuatro comunidades religiosas.

En 1864, el Comité del Acueducto de la ciudad de Montreal cedió al Servicio Municipal de Incineración (*Service municipal de l'incineration*) uno de los terrenos situados en Pointe St-Charles para su utilización como tiradero. En 1888, la ciudad de Montreal adquirió cuatro terrenos más registrados en catastro, dos de éstos de comunidades religiosas, con miras a establecer un basurero en el extremo sur de la calle Ash, en Pointe St-Charles. A pesar de haberse ya utilizado como tal durante años, el basurero no fue establecido oficialmente por la ciudad de Montreal sino hasta 1902. Para 1966, año en que el basurero se cerró, para

convertirlo en el estacionamiento de la Expo 67, en la zona se habían vertido entre cuatro y doce metros de desechos domésticos e industriales, así como materiales secos. La parte más antigua se llenó antes de 1933.

En 1909, la Comisión Portuaria (*Commission du Havre*, Puerto de Montreal) declaró que, legalmente, la propiedad del puerto se extendía 16 millas, tanto en la ribera este como en la oeste, al nivel de las aguas altas.

En 1925, observando el avance, principalmente del lado sur, del “basurero de Pointe St-Charles”, la Comisión autorizó a la ciudad de Montreal depositar basura en tierras de su jurisdicción y extenderse “al límite sur de la Bahía”. Después de 1955, la zona hacia el puente Victoria fue la que se llenó a toda su capacidad. El basurero, con la extensión que tuvo a partir de 1937, estaba situado en terrenos propiedad del Puerto de Montreal.

En 1937, la ciudad de Montreal cedió a Ferrocarriles Nacionales (CN), a cambio de otros predios, el lugar situado en el muelle St-Gabriel, en el extremo sur de la calle Ash. CN construyó ahí un nuevo patio de maniobras limitado al sureste por la línea Butler.

En 1966, al igual que se hizo con los predios del basurero, el área que hoy conforma el sitio Technoparc también fue nivelada y recubierta con una delgada capa de gravilla para utilizarse como estacionamiento durante la Expo 67. Además, se le cambió el nombre a Autoparc Victoria. Fue en ese momento que por primera vez se detectaron problemas relacionados con la generación de gases por descomposición de materia orgánica. En ese entonces también se acondicionó la autopista Bonaventure, usando grandes cantidades de material externo que se depositaron directamente en el lecho del río, entre los puentes Victoria y Champlain. Tales obras continuaron durante varios años. La parte del terreno de la autopista Bonaventure que contaba con registro catastral pertenecía al Ministerio de Medio Ambiente de Quebec (*Ministère de l'Environnement et de la Faune*, MEF). Cabe hacer notar que otra parte del terreno de la autopista no aparecía en los mapas, los cuales mostraban principalmente el río. A falta de registros, no resta sino suponer que el propietario era el mismo.

Después de la Expo 67 y hasta 1973, los terrenos permanecieron ociosos, hasta que en ellos se construyeron una pista, una terminal e instalaciones de mantenimiento para aviones de despegue y aterrizaje en corto (ADACport).

Tras abandonarse la explotación del ADACport, en 1980 se agregó una capa de terraplén sobre la superficie en la parte norte del sitio.

Las orillas del San Lorenzo, río abajo de la salida del colector St-Pierre, bajo el puente Champlain y hasta la autopista Bonaventure, se siguieron rellenando en ciertos lugares hasta 1982, con el fin de alinear la ribera e impedir la acumulación de aguas residuales provenientes del colector.

En 1984 se inició la construcción de un centro de mantenimiento del organismo estatal Via Rail Canada (VRC) en Pointe St-Charles, en la parte suroeste del Technoparc, y hasta finales de ese mismo año parte del sitio se utilizó también para el almacenamiento de material granulado y como vertedero de nieve durante el invierno de 1985.

En 1985, la DPE Montreal publicó el informe *Étude des gaz — Site de l'ADACport* [Estudio de gases en ADACport], en el que se menciona que, en el marco del programa de evaluación de sitios de eliminación de residuos en predios federales de Quebec, ADACport había sido seleccionado para la realización de trabajos complementarios, con motivo de efectos potencialmente graves derivados de la generación de gases y lixiviados.

El 3 de agosto de 1989, los 456,057 m² de superficie del Technoparc fueron vendidos a la ciudad de Montreal por Su Majestad en derecho de Canadá y la Corporación Portuaria de Montreal, con lo cual la designación del terreno cambió a “bloques números 2 y 5” del catastro de Montreal. En el curso de los años siguientes, el bloque 5 se subdividió en repetidas ocasiones para abrir calles y poder vender los lotes a nuevos propietarios. A pesar de no haber sido subdividido en su totalidad, a partir del bloque 5 se crearon 19 lotes, a los cuales se asignó un número catastral propio y varios se subdividieron nuevamente hasta alcanzar un total de 30 lotes distintos. A las partes de los bloques 5 y 2 que no fueron subdivididas se les asignó una designación catastral diferente.

El 19 de septiembre de 1989, la ciudad de Montreal revendió 18,750 m² del bloque 5 a Téléglobe Canada Inc.

En agosto de 1991, en atención a una queja, la sección de emergencias de la DPE Montreal realizó una primera inspección legal en ese sector con el fin de verificar el vertimiento al río de hidrocarburos contaminados con BPC y metales. En vista de los resultados de los análisis, representantes de las divisiones de Emergencias y de Investigación e Intervención se reunieron con las diversas partes involucradas en aquel

entonces, es decir, CN, VRC, la ciudad de Montreal y el MEF, con el fin de intercambiar información y lograr que el responsable se hiciera cargo de las operaciones de recuperación de dichas sustancias. Después de esa primera constatación de desechos en el río, EC intervino sin demora y en forma concreta, tomando medidas tendientes a limitar el impacto en el medio acuático, aplicando así las disposiciones de la Ley de Pesca (*Loi sur les pêches*).

En octubre de 1991 se volvieron a observar hidrocarburos contaminados con BPC que habían migrado hasta el río San Lorenzo. Una vez más, inspectores de la DPE Montreal intervinieron de inmediato y lograron que se tomaran medidas a fin de recuperar dichas sustancias a la altura del Technoparc y el puente Victoria. CN y la ciudad de Montreal acordaron compartir los costos de mantenimiento de sistemas de contención en los lugares donde se habían observado los residuos, así como los costos de recuperación de dichos hidrocarburos. CN se abocó también a la realización de un estudio sobre medidas correctivas a instrumentarse para contrarrestar de manera permanente el vertimiento de hidrocarburos al río. El despacho de ingeniería que elaboró el estudio propuso en principio la impermeabilización de la ribera en el punto de resurgimiento y la recuperación de los hidrocarburos con la ayuda de un sistema de pozos de bombeo.

En virtud de este acuerdo, CN decidió hacerse cargo de las operaciones, insistiendo reiteradamente que no aceptaba responsabilidad alguna por el vertimiento. En consecuencia, los costos de recuperación de los hidrocarburos lanzados al río se dividirían entre la ciudad de Montreal y CN. Cabe mencionar que los representantes de la DPE Montreal habían consultado en ese entonces a un procurador del Ministerio de Justicia (*Ministère de la Justice*, MDJ).

El 30 de noviembre de 1995, la ciudad de Montreal vendió a Bell Mobilité Cellulaire Inc. otra parte del bloque 5, con superficie de 12,805 m².

Entre 1993 y 1996, la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. (*Société des ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.*) consideró llevar a cabo la reparación y el drenaje de los carriles "T" y "O" de la autopista Bonaventure, para cuyo efecto se presentaron a EC dos estudios de caracterización ambiental realizados en 1993 y 1996. El ministerio de Medio Ambiente formuló recomendaciones relativas a la eliminación de suelos y residuos contaminados generados por los trabajos de excavación. Los

trabajos de reparación y drenaje de los carriles mencionados se concluyeron atendiendo las recomendaciones y en cumplimiento con las fechas límite.

El 4 de junio de 1999, la ciudad de Montreal vendió a Cité du Cinéma (MEL) Inc. los lotes 18 y 19 del bloque 5, con superficie total de 47,870 m², y el 29 de junio de ese mismo año vendió a la Société Immobilière Parctech Inc. una parte más de dicho bloque, con superficie de 20,346 m².

En diciembre de 1999, dentro del marco del programa de rehabilitación de predios contaminados en el medio urbano, el gobierno provincial y el alcalde de Montreal emitieron un comunicado de prensa conjunto sobre el otorgamiento de subvenciones por un monto total de 2.35 millones de dólares a fin de descontaminar los terrenos necesarios para la realización de seis nuevos proyectos de desarrollo, entre los que se contaba el proyecto Technoparc.

El 6 de marzo de 2002, la ciudad de Montreal vendió el lote 2597381, con superficie total de 70,499 m², a la Cité du Cinéma (MEL) Inc.

A la fecha, el Servicio de Desarrollo Económico (*Service du développement économique*) de la ciudad de Montreal tiene a su cargo la administración del Technoparc, para efectos de desarrollo comercial e industrial. Con el fin de mejorar la calidad del material de la superficie, la topografía y el drenaje de las secciones oriente y centro del Technoparc, la ciudad de Montreal hizo elevar el terreno utilizando material de relleno traído principalmente de tres diferentes obras de construcción de la ciudad, así como suelos provenientes del propio Technoparc. Según nuestras búsquedas catastrales, la ciudad de Montreal ha vendido 37 % de la superficie del Technoparc a otros propietarios.

Los expedientes consultados demuestran que entre 1978 y 1998 se hicieron estudios de caracterización en diversos lugares. Algunos ocupantes realizaron sus propios estudios. CN, por ejemplo, instaló 117 piezómetros en la parte sur de su propiedad a fin de recuperar los contaminantes en forma permanente, antes de que afectaran los predios contiguos o el río.

Uno de dichos estudios fue elaborado por cuenta de la DPE Montreal y el MEF. Se contrataron los servicios de dos consultores, quienes hicieron una caracterización a fondo del lugar, así como un análisis estadístico. Se hicieron perforaciones y se tomaron muestras a diversas profundidades entre 4 y 26 metros. Los datos del suelo comprenden un total

de 67 muestras tomadas y 33 variables fisicoquímicas analizadas, mientras que los datos de las aguas subterráneas y superficiales corresponden a 44 muestras y 75 variables fisicoquímicas analizadas.

El informe de los consultores, publicado en 1990, muestra contaminación del suelo y el agua con numerosas sustancias, algunas en niveles de concentración importantes.² En aguas superficiales y subterráneas se detectaron etilbenceno, benceno, tolueno, estireno, xilenos, HAP totales, clorofenoles y cloruro de metilo. En el suelo se encontraron zinc, níquel, plata, cadmio, arsénico, fenoles, HAP y BPC. El informe incluye mapas que muestran los lugares en donde se concentran los diferentes contaminantes.

Se precisa que: “El análisis del suelo y el subsuelo permitió constatar una fuerte variabilidad (expresada por los coeficientes de variación) en las concentraciones registradas en todo el sitio para la mayoría de las variables medidas. Si parte de la premisa de que la inexactitud asociada con los análisis de laboratorio es irrelevante, esta variabilidad indicaría entonces una repartición muy heterogénea de los contaminantes en el sitio, considerando que las muestras se tomaron en numerosas estaciones diseminadas en todo el lugar y a diferentes profundidades”. Estos trabajos demostraron la presencia de contaminación importante y difusa, con diversas sustancias en el suelo y las aguas subterráneas de todos los predios de la región del Technoparc.

En 1996 CN canceló sus aportaciones a los trabajos adicionales de caracterización y captación de hidrocarburos, convencido de que la instalación de sus 117 piezómetros y de su sistema de bombeo al vacío permitía la recuperación de fases flotantes a lo largo del límite sur de su propiedad y que, por tanto, ya no estaba contribuyendo a la contaminación de los terrenos vecinos o del río.

El 18 de febrero de 1998, el jefe de la división Laboratorio del Servicio de Obras Públicas (*Service des travaux publics*), _____, envió al delegado principal del Servicio de Desarrollo Económico (*Service de développement économique*), _____, una nota en la que hacía un balance del avance y la ejecución del proyecto para poner en marcha medidas correctivas y contrarrestar de manera permanente el vertimiento de hidrocarburos al río, y se refería a las alternativas propuestas para su captación y recuperación.³

El 26 de febrero de 1998, _____ y _____, ingeniero y asesor principal, respectivamente, de la división Tecnología y Restauración de la sección de intervención y restauración, presentaron el proyecto *Essais*

de biodegradation a l'aide de "biobarrieres" des hydrocarbures petroliers et des produits "organochlores" recalcitrant, contaminant un aquifere, a l'Adacport [Análisis de biodegradación con 'biobarreras' de hidrocarburos de petróleo y productos 'organoclorados' recalcitrantes que contaminan un acuífero en Adacport].⁴ Dicho proyecto contemplaba muestreos representativos en lugares estratégicos de la ribera a lo largo del Technoparc, a fin de conocer el estado de la contaminación de las fases flotantes y disueltas y poder hacer recomendaciones sobre la instalación de una barrera impermeable, así como la recuperación y el tratamiento de los hidrocarburos. En ese momento no se dio curso al proyecto.

En abril de 1998, representantes de la DPE Montreal hicieron una presentación sobre la reglamentación ambiental relativa al vertimiento de hidrocarburos al río, durante el taller "Vertimiento de hidrocarburos al río San Lorenzo: Taller de análisis de valor" (*Écoulement d'hydrocarbures au fleuve St-Laurent—Atelier d'analyse de la valeur*) organizado por la ciudad de Montreal. En los años siguientes se concedieron múltiples entrevistas a diferentes medios y se redactaron numerosas notas informativas —la última en abril de 2002— por cuenta de la oficina del ministro.

En octubre de 1998, con motivo de notas periodísticas relativas a la presencia de barriles con aguas aceitosas contaminadas con BPC cerca del puente Victoria, la sección de inspección de la DPE en Montreal realizó una segunda inspección legal, misma que confirmó la presencia de BPC en las muestras de agua tomadas del río y en el líquido contenido en los barriles de almacenamiento situados cerca de la orilla.

En el mes de noviembre se envió a los representantes de la ciudad de Montreal una notificación en la que se señalaba la violación de la sección 36(3) de la Ley de Pesca.⁵ Sin embargo, no se tomó ninguna medida de aplicación de la legislación en relación con el almacenamiento de barriles que contenían aguas contaminadas con BPC, ya que se obtuvo una opinión legal de acuerdo con la cual no es posible aplicar el Reglamento sobre almacenamiento de BPC (*Règlement sur le stockage de BPC*) en tales circunstancias.⁶ Posteriormente, la ciudad de Montreal puso en marcha operaciones de recuperación, bombeo y eliminación de las sustancias recuperadas, utilizando los servicios de una compañía especializada.

El 21 de octubre de 1998, representantes de las secciones de programas e inspección de la DPE Montreal, así como del MEF, se reunieron para discutir la problemática de las sustancias arrojadas al río. Entre las recomendaciones hechas se insistió en una colaboración más estrecha

entre la ciudad de Montreal, el MEF y EC, así como en la elaboración de un plan de acción que entrañara la concertación entre los tres niveles de gobierno. Se contempló la necesidad de contar con ayuda financiera para efectuar los trabajos necesarios.⁷

En junio de 1999, la ciudad de Montreal consultó a numerosos miembros, incluidos EC y el gobierno provincial, con el fin de evaluar las acciones a tomar a corto y mediano plazos; como resultado, la ciudad asignó presupuesto para una nueva caracterización del sitio.

En carta del 18 de octubre de 1999, el Servicio de Obras Públicas de la ciudad de Montreal informó a la directora de la DPE Montreal que en junta del Consejo Municipal de la ciudad celebrada el 14 de septiembre de ese año se había encomendado a una firma de ingeniería la realización de estudios de caracterización ambiental complementaria, así como de un anteproyecto de captación y recuperación de las fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del Technoparc.⁸

Entre octubre de 1998 y enero de 2002, personal de la sección de inspección de la DPE Montreal efectuó 14 inspecciones oculares complementarias en el sitio y emitió numerosas directrices verbales a los responsables de la ciudad de Montreal. En cada caso la finalidad era corregir la situación prevaleciente en los lugares donde se había observado el vertimiento de sustancias aceitosas al río, principalmente con la adición de absorbentes y el reemplazo o ajuste de los sistemas de contención utilizados para reducir la difusión de tales sustancias en el medio acuático.⁹ Dicha sección dio seguimiento regular a todos los trabajos ejecutados por los consultores de la ciudad de Montreal y comprobó el funcionamiento de los dispositivos de captación y recuperación instalados.

Representantes de la división Tecnologías e Intervención de la DPE Montreal participaron en calidad de consejeros técnicos y científicos en numerosas reuniones formales e informales con las diferentes partes involucradas en el asunto, y numerosos documentos de la ciudad de Montreal (informes, estudios, etc.) se entregaron a la DPE Montreal para sus comentarios. La DPE estuvo representada en los comités de Seguimiento de Medidas Provisionales y Permanentes y del Centro de Excelencia de Montreal para la Rehabilitación de Sitios Urbanos Contaminados.

El 25 de enero de 2002, representantes de programas de la DPE se reunieron con representantes de la ciudad de Montreal y solicitaron que

el plan de acción de la ciudad incluyera las fechas límite del proyecto.¹⁰ En ese momento fue cuando la ciudad inició los procedimientos de solicitud de ofertas.

El jefe de división de la ciudad de Montreal envió una carta de fecha 28 de enero de 2002 a la directora de la DPE, en la que le informaba que en virtud de la asignación de un presupuesto de \$2.9 millones, la ciudad de Montreal estaba en proceso de licitación para la construcción de un sistema de captación y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en el Technoparc, y que se consideraba que en breve se adjudicaría un nuevo contrato.¹¹

Luego de la creación del Technoparc en 1989 y en atención a las exigencias del MEF precisadas en el contrato de venta, la empresa SNC Lavalin presentó en marzo de 2002 un informe de caracterización complementaria y un estudio de anteproyecto de captación y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos.¹² El informe de SNC confirmó la presencia significativa de HAP, de BPC o de ambas sustancias en el agua de varios de los pozos de observación situados cerca de la ribera. El consultor informó que de octubre de 1999 a octubre de 2000 la inspección semanal del río permitió observar resurgimientos que fluctuaban entre muy significativos y mínimos. El periodo más intenso correspondió al otoño de 1999, cuando el nivel del río había descendido a un punto muy bajo.

Se detectaron BPC en un número elevado de pozos en todo el Technoparc. Las muestras se tomaron en la ribera del río, frente a la calle Fernand Séguin, situada casi en el centro del Technoparc. Dicho lugar está conformado por material de relleno que sirve de soporte a la autopista Bonaventure. Los resultados analíticos indicaron BPC totales de 110 ppm. Para los HAP, los valores más altos medidos provienen de un pozo situado a aproximadamente 225 m al norte de uno de los sistemas de contención, donde es posible que los denunciante hayan tomado algunas de sus muestras.

Se estableció que la masa de la contaminación en fase disuelta en las aguas subterráneas era de 0.4 a 2.8 kg para los diferentes compuestos de HAP, de 1.1 kg para los BPC totales y de 10,370 kg para los hidrocarburos de petróleo C¹⁰C⁵⁰. La caracterización del agua del río frente al Technoparc mostró que las concentraciones se ubican dentro de los criterios de calidad aplicables y los umbrales de detección, y que no hay elevación perceptible en relación con las estaciones de prueba río arriba del Technoparc.

El mismo mes, la directora de la DPE recibió de los Comités ZIP de Ville-Marie y Jacques Cartier una solicitud de reunión para el mes de junio. En carta de 18 de abril de 2002, la directora confirmó su asistencia a fin de intercambiar impresiones sobre la problemática del Technoparc y organizar con ellos una asociación regional.

El 2 de abril de 2002, representantes de la división programas de la DPE se reunieron con representantes de la ciudad de Montreal,¹³ quienes les explicaron las acciones previstas para la colocación de una barrera que permitiera capturar las fases flotantes, como parte de los trabajos programados para dar inicio en el otoño de 2002. Los representantes de la DPE manifestaron sus dudas en cuanto a si la obra tendría capacidad para contener la contaminación de la fase disuelta. Un representante de la DPE específicamente cuestionó al ingeniero asistente en representación del despacho de ingeniería sobre la estabilidad y durabilidad de la barrera propuesta. El ingeniero respondió que todo se haría conforme a las normas aplicables, sin ninguna otra garantía. Los representantes de la ciudad de Montreal confirmaron que el proyecto de barrera tal como estaba planeado no interceptaría los contaminantes de la fase disuelta y que en ningún periodo se habían hecho análisis de toxicidad para determinar si éstos eran tóxicos. Los representantes de la DPE manifestaron su deseo de participar en una mesa de concertación iniciada por la ciudad de Montreal.

El 3 de abril de 2002, el ministro de Medio Ambiente David Anderson se reunió con representantes de la ciudad de Montreal para discutir la problemática del Technoparc. De acuerdo con el acta de dicha reunión, la ciudad se disponía a construir un muro impermeable para impedir que los hidrocarburos de la fase flotante discurrieran al río.¹⁴ El gasto estimado era de \$7 millones, más costos complementarios de \$350,000 para el bombeo y la eliminación de los hidrocarburos. Sin embargo, se consideró que en la parte de terreno situada bajo la autopista Bonaventure, es decir, en el río, quedarían contaminantes que la obra no podría captar y que continuarían discurriendo hacia la corriente durante varios años, por lo que habría que prever medios para recuperarlos. El ministro confirmó el apoyo de Environment Canada.

El 16 de abril de 2002, la directora de la DPE se reunió con representantes de la ciudad de Montreal en el marco de su cumbre sectorial. En dicha reunión se discutió la problemática del Technoparc.¹⁵

El 19 de abril de 2002, investigadores y un especialista de la sección de intervención de la DPE se apersonaron en la ribera del río a lo largo de la autopista Bonaventure, frente al Technoparc. Observaron capas irisa-

das en dos lugares de la superficie del río, donde se habían instalado en forma permanente almohadillas absorbentes. Por lo general, este fenómeno se asocia con la presencia de sustancias aceitosas. Los observadores constataron que era muy complejo reunir todas las pruebas necesarias para imputar responsabilidad penal a quien resultara responsable.

El 13 de mayo de 2002, la directora de la DPE envió una carta al jefe de la división Laboratorios del Servicio de Medio Ambiente y de Vías Públicas y Redes (*Service de l'environnement et de la voirie et des reseaux*) de la ciudad de Montreal, ingeniero _____,¹⁶ en la que recomendaba a la ciudad realizar bioanálisis para conocer el grado de contaminación de las fases disueltas; además, ofrecía apoyo técnico de expertos en rehabilitación y recursos de los laboratorios de Environment Canada a fin de planear e interpretar los resultados de los trabajos de muestreo y análisis.

El análisis de la información disponible en este expediente nos muestra que, desde 1903 —e incluso antes— y hasta su cierre en 1966, los ciudadanos contribuyeron en gran medida a llenar el tiradero municipal de Pointe St-Charles y los terrenos que constituyen el Technoparc. Los ocupantes que ahí ejercieron sus actividades industriales también arrojaron una gran cantidad de sustancias diversas, tanto sólidas como líquidas. Comenzando con las ciénagas que bordean el río y su lecho, y hasta una altura aproximada de 12 metros, gran parte del material de relleno que se utilizó como recubrimiento y para acondicionar el Technoparc y la autopista Bonaventure provenía del exterior. La contaminación existente en cada lugar de donde fue tomado el material de construcción se desconoce; el hecho es que los contaminantes fueron desplazados a lo largo de los años por diversos motivos, principalmente por los trabajos de excavación, dinamitado y relleno de la superficie actual del Technoparc y por la construcción de infraestructura de la autopista Bonaventure.

Las diversas caracterizaciones realizadas confirman que el Technoparc está sumamente contaminado por un gran número de sustancias. En ese entonces las prácticas ambientales se guiaban por consideraciones de orden práctico o sanitarias; dichas actividades, que no se consideraban ilegales y eran del conocimiento de todas las autoridades gubernamentales, continuaron hasta inicios de la década de 1970, periodo durante el cual se concretó la creciente preocupación social por el medio ambiente con la adopción y la aplicación de nuevas leyes, incluidas las relacionadas con la gestión y la disposición de los residuos.

Los conductos de drenaje sanitario o pluvial existentes —incluidos los que están en desuso— constituyen, junto con las aguas subterráneas, la vía principal para el vertimiento de sustancias tóxicas al río. Hay que tomar en cuenta también las crecidas primaverales que hacen variar el nivel del río y contribuyen al “lavado” de los terrenos, liberando en sus aguas una parte de los contaminantes que éstos contienen.

ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES

Nuestro ministerio es responsable de la aplicación del artículo 36 de la Ley de Pesca en los términos de la Ley sobre el Ministerio de Medio Ambiente (*Loi sur le ministère de l'environnement*) y de un memorando de entendimiento firmado en mayo de 1985 entre el ministro de Pesca y Océanos (*Peches et Océans*) y el de EC. En atención a la queja presentada por los señores Daniel Green y Mark Mattson, el investigador del asunto tiene como mandato esencial determinar si es posible reunir todos los elementos de prueba a efecto de presentar, al amparo de la Ley de Pesca, cargos penales en contra de una persona física o moral. Luego entonces, el investigador debe tomar en cuenta opiniones y recomendaciones emitidas por los procuradores en asuntos similares y la jurisprudencia pertinente.

Dicho investigador no consideró otros recursos, ya sea judiciales, como los que imputan responsabilidad civil, o de cualquier otra naturaleza previstos por la legislación canadiense, y tampoco hizo comentarios sobre las soluciones técnicas en estudio, ya que ello no es parte de su mandato ni de su competencia.

La supuesta infracción está sancionada por la sección 36(3) de la Ley de Pesca, que establece que es un delito depositar o permitir el depósito de una sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualquier lugar desde donde exista el riesgo de que la sustancia, o cualquier otra sustancia tóxica de ella derivada, pueda incorporarse en tales cuerpos de agua.

Para que un investigador considere el recomendar a un procurador la presentación de cargos penales, debe antes asegurarse de obtener *todos* los elementos de prueba que demuestren *fuera de toda duda razonable* la supuesta infracción. Por principio de cuentas debe responder a las siguientes dos preguntas: *cuándo* se cometió la infracción y *quién* la cometió.

Los tribunales ha establecido que una persona será declarada culpable de haber cometido o permitido la comisión de una infracción sólo si se demuestra *fuera de toda duda razonable* que la persona participó en la actividad prohibida o podía ejercer un control permanente sobre la misma. Según la sección 38(4) de la Ley, una persona culpable es aquella que posea una sustancia tóxica o tenga plena autoridad sobre ésta, y que sea responsable de su depósito o inmersión o que permita dicho depósito o inmersión.

No podemos demostrar *fuera de toda duda razonable* el origen de una sustancia tóxica y el trayecto preciso que siguió hasta llegar al río, eliminando sin más cualquier *otra* posible fuente de contaminación.

No podemos demostrar *fuera de toda duda razonable* que en un periodo preciso una persona física o moral haya incurrido en una actividad prohibida, en este caso, arrojado al río o a cualquier otro lugar una sustancia tóxica, o estado en posibilidad de controlar en forma continua dicha actividad, ocasionando la penetración en sus aguas de dicha sustancia o cualquier otra sustancia tóxica generada por su inmersión o vertimiento.

Las actividades humanas que generaron las sustancias tóxicas y permitieron su vertimiento al río sucedieron antes de que los inspectores constataran dicho vertimiento por primera vez en 1991, lo que significa que los plazos para el inicio de acción legal previstos por la sección 82(1) de la Ley de Pesca, incluidas sus reformas hasta la fecha, prescribieron hace mucho tiempo.

No sólo todas las autoridades gubernamentales en funciones en la época tuvieron conocimiento de tales actividades, sino que muchos de los predios fueron vendidos a la ciudad de Montreal por un gobierno u otro, o por alguna de las Sociedades de la Corona, con pleno conocimiento de la contaminación del suelo. Diversos contratos contienen cláusulas específicas que liberan a la Corona o a alguna de sus Sociedades (la parte vendedora) de toda responsabilidad por el estado y la calidad del suelo y el subsuelo. En las dos escrituras de venta en que la ciudad de Montreal aparece como compradora se estipula que Su Majestad (en derecho de Canadá y en derecho de Quebec, según corresponda) “queda liberada de toda responsabilidad relativa al estado y a la calidad del suelo y del subsuelo, con renuncia expresa y formal a todo recurso o acción legal en contra de Su Majestad que pudiera emprenderse en relación con en el estado y la calidad del suelo y del subsuelo”.

Además: “La ciudad no exigirá a Su Majestad proporcionar escrituras ni certificados de liberación de gravámenes relativos al lugar, y libera a Su Majestad de toda responsabilidad en cuanto al valor de su título de propiedad”. Sin embargo, se han constatado muchas otras irregularidades relativas a los títulos de propiedad y es innegable que los predios se vendieron a la ciudad a pesar de que no se estableció claramente la identidad de su titular.

En otro asunto similar, un inspector solicitó a un procurador y a un abogado de la parte civil del MDJ evaluar la posibilidad de presentar cargos penales y analizar si eventualmente se podría reprochar a EC no haber cumplido con su obligación de aplicar la Ley de Pesca e instituir acción legal en su contra. La parte medular de la opinión dictada en julio de 2001 señala que el artículo 36 de la Ley de Pesca no contiene disposición específica alguna que obligue al ministerio a realizar algún acto.¹⁷

Esta cuestión ya había sido planteada a la corte federal en 1981 por un grupo de personas que deseaban que los ministerios de Pesca y Océanos y de Medio Ambiente aplicaran, según su punto de vista, el Reglamento sobre la Caza de Focas (*Reglement sur la chasse aux phoques*). Las pruebas demostraron que las infracciones habían sido denunciadas y que en algunos casos no se había tomado ninguna medida. La sentencia señala en su parte esencial: “Ciertamente no podemos decir que debemos tolerar o aprobar las infracciones, pero la aplicación de una ley o de un reglamento es una cuestión de grado”.

En otro caso, un grupo quería obligar al Ministerio de Consumo y Sociedades (*Ministère de la consommation et des corporation*) a hacer cumplir ciertas disposiciones legislativas. El juez concluyó que en ningún caso se estipulaba tal obligación y que los procedimientos de acusación competen al Procurador general, quien hace uso de un poder administrativo en el ejercicio de sus funciones acusatorias, mismas que no están sujetas a un control por los tribunales salvo en caso de inconveniencia flagrante.

Finalmente, en un asunto más reciente, el Tribunal Federal de Apelaciones (*Cour d'appel federale*) dictó una sentencia en un caso similar que implicaba al ministro federal de Hacienda. Aun cuando la sentencia estipula que el ministro está obligado a aplicar la ley y debe adoptar todas las medidas razonables para hacer cumplir sus disposiciones, el Tribunal declaró que había que tomar en consideración factores políticos que escapan a la competencia de los tribunales judiciales, pero que influyen en la manera en que debe aplicarse la ley.

Estas decisiones son pertinentes con respecto a acciones ya tomadas por representantes del Ministerio, en particular las intervenciones en el terreno, las medidas correctivas solicitadas y el apoyo técnico ofrecido por el personal de la DPE Montreal a los involucrados, incluida la ciudad de Montreal, con el fin de ayudarles a poner en marcha soluciones viables y permanentes encaminadas a capturar y eliminar los contaminantes antes de su vertimiento al río.

Incluso antes de que la sección de investigaciones se involucrara en este asunto, en Montreal se celebró una reunión entre diversos representantes de la DPE Montreal, procuradores y abogados de la parte civil del Ministerio de Justicia, en la que se hizo una presentación de la problemática del Technoparc, seguida de un debate al respecto. Los asistentes emitieron la siguiente opinión: “Tomando en cuenta la complejidad técnica y científica del asunto, las grandes incertidumbres sobre el origen u orígenes reales de la contaminación, el desconocimiento de los propietarios y personas que explotaron el sitio a lo largo del tiempo, la falta de certeza en cuanto a los probables responsables de las condiciones del sitio, las posibles contribuciones de fuentes externas al propio Technoparc, resulta más que improbable que el asunto pueda ser llevado ante la justicia”. Su opinión fue que debía privilegiarse el enfoque de concertación en la búsqueda de una solución aceptable para la protección del medio ambiente y acorde con la legislación.¹⁸

El investigador comprobó que una vez que el vertimiento de residuos al río se hizo del conocimiento de EC, el ministerio cumplió con sus obligaciones y continúa haciéndolo en la medida de lo posible y de los poderes que le confiere la legislación, en lo que se refiere a la aplicación de la Ley de Pesca. Recomendó seguir adelante con las medidas emprendidas por sus expertos de la sección Intervención y Restauración con respecto a los grupos implicados, incluida la ciudad de Montreal, a efecto de poner en marcha una solución técnica eficaz y permanente para contener y eliminar los contaminantes de la fase flotante y disuelta. Recomendó el cierre del expediente de investigación en ese nivel.

REFERENCIAS

1. Informe de la indagación sobre títulos de propiedad núm. QC-2002-06.
2. Análisis estadístico de datos de caracterización de los sitios de eliminación de desechos, diciembre de 1990. Preparado por el Servicio de Análisis de Datos MESIQ Inc. (*Service d'analyse de données MESIC Inc.*) y por G.R.E.B.E. Inc.
3. Nota del 18 de febrero de 1998, dirigida por _____, del servicio de obras públicas de la ciudad de Montreal, a _____, del servicio de desarrollo económico.
4. Resumen del proyecto del _____ y _____, de la DPE Montreal: "*Essais de biodégradation à l'aide de "biobarrières" des hydrocarbures pétroliers et des produits "organochlorés" récalcitrant, contenant un aquifère, à l'Adacport*" [Análisis de biodegradación con "biobarre-ras" de hidrocarburos de petróleo y productos "organoclorados" recalcitrantes que contaminan un acuífero en Adacport].
5. Notificación a la ciudad de Montreal, de fecha 12 de noviembre de 1998 (expediente LP363-0017, vol. 2 doc., página 56).
6. Informe de la conversación telefónica con _____, consejero jurídico de EC, el 27 de octubre de 1998 (exp. LP363-0017, vol. 2 doc., página 30).
7. Acta de la reunión del 21 de octubre de 1998 entre EC y el MEF.
8. Carta de fecha 18 de octubre de 1999, del Servicio de Obras Públicas de la ciudad de Montreal a _____, directora de la DPE en Montreal.
9. Expediente de la DPE Montreal: LP363-0017, vols. 1 y 2.
10. Acta de la reunión del 25 de enero de 2002 entre EC y la ciudad de Montreal.
11. Carta de fecha 28 de enero de 2002, dirigida por _____, ingeniero de la ciudad de Montreal, a _____, directora de la DPE en Montreal.

12. Proyecto de contención y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en Technoparc, Montreal: caracterización ambiental complementaria. SNC-Lavalin, marzo de 2002.
13. Acta de la reunión de la DPE Montreal, del 2 de abril de 2002.
14. Acta de la reunión de la DPE Montreal, del 3 de abril de 2002.
15. Acta de la reunión de la DPE Montreal, de 16 de abril de 2002.
16. Carta de fecha 13 de mayo de 2002, dirigida por _____, directora de la DEP en Montreal a _____, del servicio de obras públicas de la ciudad de Montreal.
17. Opinión legal de _____, del MDJ, de fecha 13 de julio de 2001. Exp. LP363-0044.
18. Acta de la reunión con los procuradores del MDJ, procurador del servicio federal de persecución de delitos de Justicia Canada, _____, _____ y _____, el 28 de febrero de 2002.

Firmas

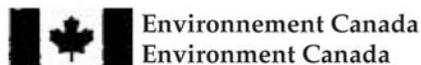
Investigador

APÉNDICE 9

**Informe de investigación de
Environment Canada
(22 de abril de 2003)**



ARCHIVAR



Région du Québec
División de Protección del Medio Ambiente
105 Mill Street, 4th Floor
Montreal (Quebec) H2Y 2E7

24 de abril de 2003

Sr. Daniel Green
Director Ejecutivo
Société pour Vaincre la Pollution

Sr. Mark Mattson
Director Ejecutivo
Environmental Bureau of Investigation
225 Brunswick Avenue
Toronto, Ontario M5S 2M7

Asunto: Conclusión de la investigación del sitio del Technoparc

Estimados señores:

Nos referimos a su solicitud de apertura de una investigación relativa a la supuesta descarga de sustancias tóxicas al río San Lorenzo, provenientes, según su solicitud de fecha 11 de abril de 2002, del sitio del Technoparc en Montreal. Como lo señalamos en nuestra carta dirigida a ustedes el 22 de abril, el ministerio de Medio Ambiente de Canadá (*Environnement Canada*) inició una investigación al respecto y en relación con la sección 36(3) de la Ley de Pesca, que prohíbe descargar sustancias tóxicas en cuerpos de agua frecuentados por peces.

Investigamos los antecedentes históricos del sitio del Technoparc, el origen y el tipo de la contaminación y la geología del lugar; sin embargo, nuestro análisis no nos permitió determinar el origen preciso de las sustancias tóxicas depositadas en el río San Lorenzo, por lo que Environment Canada da por concluida la investigación solicitada por ustedes el 11 de abril de 2002.

Con todo, deseamos manifestarles que Environment Canada continúa trabajando con los diferentes grupos de interés en la búsqueda de una solución sustentable para la protección del medio ambiente.

Agradecemos su interés en la protección del río San Lorenzo.

Atentamente,



Marie-France Bérard

Directora
División de Protección del Medio Ambiente

**Technoparc de Montreal
Expediente: QUÉ020412-001**

**Informe de investigación
de Environment Canada**

Presentado el 22 de abril de 2003

**Por _____
Investigador, Sección de Investigaciones, DPE**

1.0 Introducción

El 11 de abril de 2002, Daniel Green, director ejecutivo de la Sociedad de Lucha contra la Contaminación (*Société pour Vaincre la Pollution*, SVP), y Mark Mattson, director ejecutivo de la Oficina de Investigación Ambiental (*Environmental Bureau of Investigation*, EBI), presentaron una solicitud de investigación a la Dirección de Protección del Medio Ambiente (*Direction de la protection de l'environnement*, DPE) del ministerio de Medio Ambiente de Canadá (*Environment Canada*, EC) en Montreal (DPE Montreal). Los quejosos alegan que el sitio del Technoparc situado en Montreal arroja sustancias tóxicas al río San Lorenzo. Se adjunta a dicha solicitud de investigación un informe del muestreo efectuado en la ribera del río junto a los terrenos del Technoparc, certificados de análisis y fotografías tomadas en octubre y noviembre de 2000. Los resultados analíticos obtenidos por los quejosos indican que varias muestras tomadas en el lugar contenían bifenilos policlorados (BPC), hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP), aceites o grasas.

A raíz de la queja recibida por la supuesta infracción de la sección 36(3) de la Ley de Pesca (*Loi sur les pêches*, LP), la DPE abrió una investigación con el fin de reunir los elementos de prueba constitutivos de dicha infracción e imputar responsabilidad penal al particular o particulares que resulten responsables. La sección 36(3) estipula que está prohibido depositar o permitir el depósito de cualquier clase de sustancia tóxica en cuerpos de agua frecuentados por peces o en cualesquiera lugar y condiciones a partir de los cuales la sustancia tóxica, o cualquier otra sustancia nociva que resulte del depósito de la sustancia tóxica, pueda incorporarse en tales cuerpos de agua.

El ministerio federal de Pesca y Océanos (*Ministère des pêches et océans*, MPO) es responsable por ley de la administración y aplicación de la Ley de Pesca. Sin embargo, en 1978 el Primer Ministro delegó en el ministro de Medio Ambiente la responsabilidad de administrar y aplicar las disposiciones de la Ley de Pesca para la prevención de la contaminación y, por lo tanto, de las relativas al depósito de sustancias tóxicas en aguas frecuentadas por los peces. En mayo de 1985 los ministerios de Pesca y Océanos y de Medio Ambiente firmaron un memorando de entendimiento que especifica las responsabilidades de ambas partes en la administración y aplicación de las citadas disposiciones de la Ley de Pesca para prevenir la contaminación. Se consultaron todos los documentos en poder de la DPE Montreal, tanto los conservados en archivo como aquéllos en la División de Tecnología e Intervención y las secciones de Inspección y Emergencias Ambientales. Además, el investigador solicitó información complementaria a las personas pertinentes en el

seno de la DPE. Se consultaron documentos en la Oficina de Publicidad de Derechos de la Circunscripción Territorial de Montreal (*Bureau de la publicité des droits de la circonscription foncière de Montréal*) y se obtuvieron otros del Ministerio de Recursos Naturales (*Ministère des ressources naturelles*). Todos los documentos relativos a la identificación de los diferentes propietarios y a las transferencias de los títulos de propiedad se consignaron en un informe.¹

2.0 Cronología de los hechos

Los diversos predios que conforman el Technoparc se sitúan en un medio urbano al sureste de la Isla de Montreal, entre los puentes Champlain y Victoria. El Technoparc colinda al oriente con el río San Lorenzo y la autopista Bonaventure y al poniente, a lo largo de la línea Butler, con el patio de maniobras de los Ferrocarriles Nacionales (*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, CNR*), también conocida como Canadien Nacional (CN). Los datos históricos siguientes se basan en la información disponible y, dado que se remontan al siglo XIX, algunos ya no existen o resulta imposible confirmarlos.

Originalmente, toda la superficie actual del Technoparc era una zona ribereña húmeda a orillas del río San Lorenzo, motivo por el cual no estaba inscrita en el catastro. De hecho, en los mapas más recientes obtenidos del Ministerio de Recursos Naturales, parte importante de la superficie todavía aparece como si fuera el río San Lorenzo, aun cuando hoy día son terrenos creados en el lecho mismo del río; algunos de ellos ni siquiera están registrados en el catastro y no ha sido posible encontrar documentos que indiquen quién es su propietario. Una parte del sitio corresponde al antiguo “basurero de Pointe St-Charles”, cuya historia se remonta a mediados del siglo XIX.

En 1840, Pointe St-Charles formaba parte del área rural que rodea a Montreal, con la particularidad de que el lugar estaba poblado casi exclusivamente de fincas pertenecientes a comunidades religiosas. En 1853, la compañía ferroviaria Grand Trunck Railway of Canada (GTR) adquirió casi todos los predios entre Pointe St-Charles y St-Lambert: una adquisición total de 120 fanegas a cuatro comunidades religiosas.

En 1864, el Comité del Acueducto de la ciudad de Montreal cedió al Servicio Municipal de Incineración (*Service municipal de l'incinération*) uno de los terrenos situados en Pointe St-Charles para su utilización como tiradero. En 1888, la ciudad de Montreal adquirió cuatro terrenos más registrados en catastro, dos de éstos de comunidades religiosas, con miras a establecer un basurero en el extremo sur de la calle Ash, en

Pointe St-Charles. A pesar de haberse ya utilizado como tal durante años, el basurero no fue establecido oficialmente por la ciudad de Montreal sino hasta 1902. Para 1966, año en que el basurero se cerró, para convertirlo en el estacionamiento de la Expo 67, en la zona se habían vertido entre cuatro y doce metros de desechos domésticos e industriales, así como materiales secos. La parte más antigua se llenó antes de 1933.

En 1925, observando el avance, principalmente del lado sur, del “basurero de Pointe St-Charles”, la Comisión autorizó a la ciudad de Montreal depositar basura en tierras de su jurisdicción y extenderse “al límite sur de la Bahía”. En 1909, la Comisión Portuaria (*Commission du Havre*, Puerto de Montreal) había declarado que, legalmente, la propiedad del puerto se extendía 16 millas, tanto en la ribera este como en la oeste, al nivel de las aguas altas.¹¹ Después de 1955, la zona hacia el puente Victoria fue la que se llenó a toda su capacidad. El basurero, con la extensión que tuvo a partir de 1937, estaba situado en terrenos propiedad del Puerto de Montreal.

En 1937, la ciudad de Montreal cedió a CN, a cambio de otros predios, el lugar situado en el muelle St-Gabriel en el extremo sur de la calle Ash. Ferrocarriles Nacionales (CN) construyó ahí un nuevo patio de maniobras limitado al sureste por la línea Butler.¹¹

En 1966, el área que hoy conforma el sitio Technoparc también fue nivelada y recubierta con una delgada capa de gravilla para utilizarse como estacionamiento durante la Expo 67. Además, se le cambió el nombre a Autoparc Victoria. Fue en ese momento que por primera vez se detectaron problemas relacionados con la generación de gases por descomposición de materia orgánica.

En ese entonces también se acondicionó la autopista Bonaventure, usando grandes cantidades de material externo que se depositaron directamente en el lecho del río, entre los puentes Victoria y Champlain. Tales obras continuaron durante varios años. La parte del terreno de la autopista Bonaventure que contaba con registro catastral pertenecía al Ministerio de Medio Ambiente de Quebec (*Ministère de l'Environnement et de la Faune*, MEF). Cabe hacer notar que otra parte del terreno de la autopista no aparecía en los mapas, los cuales mostraban principalmente el río. A falta de registros, no resta sino suponer que el propietario era el mismo.

Después de la Expo 67 y hasta 1973, los terrenos permanecieron ociosos, hasta que en ellos se construyó una pista para aviones de despe-

gue y aterrizaje en corto (ADACport), con terminal, estacionamiento y tanques de almacenamiento de combustible. Tras abandonarse la explotación del ADACport, en 1977, y luego de que la infraestructura se desmanteló definitivamente en 1991, se agregó una capa de terraplén sobre la superficie en la parte norte del sitio.¹¹

Las orillas del San Lorenzo, río abajo de la salida del colector St-Pierre, bajo el puente Champlain y hasta la autopista Bonaventure, se siguieron rellenando en ciertos lugares hasta 1982, con el fin de alinear la ribera e impedir la acumulación de aguas residuales provenientes del colector.

En 1984 se inició la construcción de un centro de mantenimiento del organismo estatal Via Rail Canada (VRC) en Pointe St-Charles, en la parte suroeste del Technoparc, y hasta finales de ese mismo año parte del sitio se utilizó también para el almacenamiento de material granulado y como vertedero de nieve durante el invierno de 1985.

En 1985, la DPE Montreal publicó el informe *Étude des gaz – Site de l'ADACport* [Estudio de gases en ADACport],¹⁵ en el que se menciona que, en el marco del programa de evaluación de sitios de eliminación de residuos en predios federales de Quebec, ADACport había sido seleccionado para la realización de trabajos complementarios, con motivo de efectos potencialmente graves derivados de la generación de gases y lixiviados.

El 3 de agosto de 1989, los 456,057 m² de superficie del Technoparc fueron vendidos a la ciudad de Montreal por Su Majestad en derecho de Canadá y la Corporación Portuaria de Montreal, con lo cual la designación del terreno cambió a "bloques números 2 y 5" del catastro de Montreal, según se constató mediante las búsquedas realizadas en el registro de la propiedad de la Oficina de Publicidad de Derechos de Circunscripción Territorial de Montreal, así como la consulta de los planos catastrales y documentos anexos a los mismos obtenidos del Ministerio de Recursos Naturales de Quebec. En el curso de los años siguientes, el bloque 5 se subdividió en repetidas ocasiones para abrir calles y poder vender los lotes a nuevos propietarios. A pesar de no haber sido subdividido en su totalidad, a partir del bloque 5 se crearon 19 lotes, a los cuales se asignó un número catastral propio y varios se subdividieron nuevamente hasta alcanzar un total de 30 lotes distintos. A las partes de los bloques 5 y 2 que no fueron subdivididas se les asignó una designación catastral diferente. El 19 de septiembre de 1989, la ciudad de Montreal revendió 18,750 m² del bloque 5 a Téléglobe Canada Inc.

En agosto de 1991, en atención a una queja de que había una capa de aceite en las aguas del río San Lorenzo bajo el puente Victoria, la sección de Emergencias de la DPE Montreal realizó una inspección y tomó una muestra de agua (informe de incidente QUE-56, expediente 4461-2\M). Puesto que se desconocía la fuente de la contaminación, en principio Environment Canada asumió los costos de instalación de un sistema de contención del aceite en el río. En vista de la situación, representantes de la sección de Emergencias se reunieron por separado con representantes de CN y de Via Rail Canada. Como resultado de dicha reunión, CN decidió hacerse cargo de las operaciones y firmó una carta de intención, insistiendo reiteradamente en que no aceptaba responsabilidad alguna por el vertimiento. Posteriormente, Environment Canada organizó una reunión con las diversas partes involucradas de la ciudad de Montreal, el Ministerio de Medio Ambiente de Quebec, CN y Via Rail Canada con el fin de intercambiar información y lograr que el responsable se hiciera cargo de las operaciones de recuperación de dichas sustancias. Durante esta reunión se subrayó la posibilidad de que CN no fuera el único responsable del vertimiento, ya que los resultados analíticos de las pruebas tomadas en los pozos de captación de CN no demostraron la presencia de BPC. CN y la ciudad de Montreal acordaron compartir los costos de mantenimiento de sistemas de contención en los lugares donde se habían observado los residuos, así como los costos de recuperación de dichos hidrocarburos. CN se abocó también a la realización de un estudio sobre medidas correctivas a instrumentarse para contrarrestar de manera permanente el vertimiento de hidrocarburos al río. Después de esa primera verificación de desechos en el río, EC intervino sin demora y en forma concreta, tomando medidas tendientes a limitar el impacto en el medio acuático.

El 30 de noviembre de 1995, la ciudad de Montreal vendió a Bell Mobilité Cellulaire Inc. otra parte del bloque 5, con superficie de 12,805 m².

Entre 1993 y 1996, la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. (*Société des ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.*) consideró llevar a cabo la reparación y el drenaje de los carriles "T" y "O" de la autopista Bonaventure, para cuyo efecto se presentó a EC un informe de evaluación ambiental realizado en 1996.¹⁶ El ministerio de Medio Ambiente formuló recomendaciones relativas al retiro y la eliminación de suelos y residuos contaminados generados por los trabajos de excavación. Los trabajos de reparación y drenaje de los carriles mencionados se concluyeron atendiendo las recomendaciones y en cumplimiento con las fechas límite.

El 4 de junio de 1999, la ciudad de Montreal vendió a Cité du Cinéma (MEL) Inc. los lotes 18 y 19 del bloque 5, con superficie total de 47,870 m², y el 29 de junio de ese mismo año vendió a la Société Immobilière Partech Inc. una parte más de dicho bloque, con superficie de 20,346 m².

En diciembre de 1999, dentro del marco del programa de rehabilitación de predios contaminados en el medio urbano, el gobierno provincial y el alcalde de Montreal emitieron un comunicado de prensa conjunto sobre el otorgamiento de subvenciones por un monto total de 2.35 millones de dólares a fin de descontaminar los terrenos necesarios para la realización de seis nuevos proyectos de desarrollo, entre los que se contaba el proyecto Technoparc.

El 6 de marzo de 2002, la ciudad de Montreal vendió el lote 2597381, con superficie total de 70,499 m², a la Cité du Cinéma (MEL) Inc.

A la fecha, el Servicio de Desarrollo Económico (*Service du développement économique*) de la ciudad de Montreal tiene a su cargo la administración del Technoparc, para efectos de desarrollo comercial e industrial. Con el fin de mejorar la calidad del material de la superficie, la topografía y el drenaje de las secciones oriente y centro del Technoparc, la ciudad de Montreal hizo elevar el terreno utilizando material de relleno traído principalmente de tres diferentes obras de construcción de la ciudad, así como suelos provenientes del propio Technoparc. Según nuestras búsquedas catastrales, la ciudad de Montreal ha vendido 37% de la superficie del Technoparc a otros propietarios.

Los expedientes consultados demuestran que entre 1978 y 1998 se hicieron estudios de caracterización en diversos lugares. Algunos ocupantes realizaron sus propios estudios. CN, por ejemplo, instaló en 1996 un sistema de bombeo al vacío de hidrocarburos (117 pozos de bombeo) en la parte sur de su propiedad colindante con otros terrenos a fin de recuperar los contaminantes en forma permanente, antes de que afectaran los predios contiguos o el río.¹²

Un informe publicado en 1990 y realizado por consultores por cuenta de la DPE y el MEF demostró que el suelo y el agua estaban contaminados con numerosas sustancias, algunas en niveles de concentración importantes.³ Dichas dependencias procedieron a una caracterización a fondo del lugar, así como a un análisis estadístico. Estos trabajos demostraron la presencia de una importante y difusa contaminación con diversas sustancias del suelo y las aguas subterráneas de todos los predios de la región del Technoparc.

En 1996, CN canceló sus aportaciones a los trabajos adicionales de caracterización y captación de hidrocarburos, convencido de que la instalación de su sistema de bombeo al vacío permitía la recuperación de fases flotantes a lo largo del límite sur de su propiedad y que, por tanto, ya no estaba contribuyendo a la contaminación de los terrenos vecinos o del río.

El 18 de febrero de 1998, el jefe de la división Laboratorio del Servicio de Obras Públicas (*Service des travaux publics*) de la ciudad de Montreal, _____, envió al delegado principal del Servicio de Desarrollo Económico (*Service de développement économique*), _____,⁴ una nota en la que hacía un balance del avance y la ejecución del proyecto para poner en marcha medidas correctivas y contrarrestar de manera permanente el vertimiento de hidrocarburos al río, y se refería a las alternativas propuestas para su captación y recuperación.

El 26 de febrero de 1998, _____ y _____, ingeniero y asesor principal, respectivamente, de la división Tecnología y Restauración de la sección de Intervención y Restauración de EC, presentaron el proyecto *Essais de biodégradation à l'aide de "biobarrières" des hydrocarbures pétroliers et des produits "organochlorés" récalcitrant, contaminant un aquifère, à l'Adacport* [Análisis de biodegradación con 'biobarreras' de hidrocarburos de petróleo y productos 'organoclorados' recalcitrantes que contaminan un acuífero en Adacport].⁵ Dicho proyecto contemplaba muestreos representativos en lugares estratégicos de la ribera a lo largo del Technoparc, a fin de conocer el estado de la contaminación de las fases flotantes y disueltas y poder hacer recomendaciones sobre la instalación de una barrera impermeable, así como la recuperación y el tratamiento de los hidrocarburos.

En octubre de 1998, con motivo de una nota aparecida en el diario *Le Devoir*, inspectores de la DPE acudieron al sitio a fin de inspeccionar dos contenedores con barriles de aceite contaminado con BPC y localizados a menos de 10 metros del río San Lorenzo. Las muestras tomadas confirmaron la presencia de BPC en las muestras del líquido contenido en varios de los barriles. En el mes de noviembre se enviaron a los representantes de la ciudad de Montreal dos notificaciones en las que se advertía la infracción al Reglamento sobre Almacenamiento de Materiales con Contenido de BPC (*Règlement sur le stockage de BPC*) al amparo de la Ley Canadiense para la Protección del Medio Ambiente (LCPE) y una infracción a la sección 36(3) de la Ley de Pesca. Posteriormente, la ciudad de Montreal contrató los servicios de una compañía especializada para la eliminación de las sustancias recuperadas.

El 21 de octubre de 1998, representantes de las secciones de Intervención y Restauración e Inspección de la DPE Montreal, así como del MEF, se reunieron para discutir la problemática de las sustancias arrojadas al río. Entre las recomendaciones hechas se insistió en una colaboración más estrecha entre la ciudad de Montreal, el MEF y EC, así como en la elaboración de un plan de acción que entrañara la concertación entre los tres niveles de gobierno.⁷

En abril de 1999, durante el taller "Vertimiento de hidrocarburos al río San Lorenzo: taller de análisis de valor" (*Écoulement d'hydrocarbures au fleuve St-Laurent – Atelier d'analyse de la valeur*) organizado por la ciudad de Montreal, representantes de la DPE hicieron una presentación titulada "Le Technoparc et Environnement Canada" ["El Technoparc y el ministerio de Medio Ambiente de Canadá"] sobre la reglamentación ambiental relativa a la descarga de hidrocarburos al río.

En junio de 1999, la ciudad de Montreal consultó a numerosos miembros, incluidos EC y el gobierno provincial, con el fin de evaluar las acciones a tomar a corto y mediano plazos; como resultado, la ciudad asignó presupuesto para una nueva caracterización del sitio. En carta del 18 de octubre de 1999, el Servicio de Obras Públicas de la ciudad de Montreal informó a la directora de la DPE Montreal que en junta del Consejo Municipal de la ciudad celebrada el 14 de septiembre de ese año se había encomendado a una firma de ingeniería la realización de estudios de caracterización ambiental complementaria, así como de un anteproyecto de captación y recuperación de las fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del Technoparc.⁸

Entre octubre de 1998 y julio de 2002, personal de la sección de Inspección de la DPE Montreal efectuó 19 inspecciones oculares complementarias en el sitio y emitió numerosas directrices verbales a los responsables de la ciudad de Montreal.² En cada caso la finalidad era corregir la situación prevaleciente en los lugares donde se había observado el vertimiento de sustancias aceitosas al río, principalmente con la adición de absorbentes y el reemplazo o ajuste de los sistemas de contención utilizados para reducir la difusión de tales sustancias en el medio acuático. Dicha sección dio seguimiento regular a todos los trabajos ejecutados por los consultores de la ciudad de Montreal y comprobó el funcionamiento de los dispositivos de captación y recuperación instalados.

Representantes de la división Tecnologías e Intervención de la DPE Montreal participaron en calidad de consejeros técnicos y científicos en numerosas reuniones formales e informales con las diferentes

partes involucradas en el asunto. La DPE estuvo representada en los comités de Seguimiento de Medidas Provisionales y Permanentes y del Centro de Excelencia de Montreal para la Rehabilitación de Sitios Urbanos Contaminados. Además, numerosos documentos de la ciudad de Montreal (informes, estudios, presupuestos, etc.) se entregaron a la DPE para sus comentarios.

El 25 de enero de 2002, representantes de la sección de Intervención y Restauración de la DPE se reunieron con representantes de la ciudad de Montreal y solicitaron que el plan de acción de la ciudad incluyera las fechas límite del proyecto de barreras de contención de contaminantes del Technoparc. En ese momento fue cuando la ciudad inició los procedimientos de solicitud de ofertas.⁹ El jefe de división de la ciudad de Montreal envió una carta de fecha 28 de enero de 2002 a la directora de la DPE,¹⁰ en la que le informaba que en virtud de la asignación de un presupuesto de \$2.9 millones, la ciudad de Montreal estaba en proceso de licitación para la construcción de un sistema de captación y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en el Technoparc, y que se consideraba que en breve se adjudicaría un nuevo contrato.

Luego de la creación del Technoparc en 1989 y en atención a las exigencias del MEF precisadas en el contrato de venta, la empresa SNC Lavalin presentó a la ciudad de Montreal, en marzo de 2002, un informe de caracterización complementaria¹¹ y, en abril de 2002, un informe final del estudio de anteproyecto de captación y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del Technoparc.¹² El informe de SNC Lavalin confirmó la presencia significativa de HAP, de BPC o de ambas sustancias en el agua de varios de los pozos de observación situados cerca de la ribera, y también detectó la presencia de BPC en un número elevado de pozos en todo el Technoparc. La caracterización del agua del río frente al Technoparc demostró que las concentraciones se ubican dentro de los criterios de calidad aplicables y los umbrales de detección, y que no hay elevación perceptible en relación con las estaciones de prueba río arriba del Technoparc.

El 2 de abril de 2002, representantes de la sección de Intervención y Restauración de la DPE se reunieron con representantes de la ciudad de Montreal, quienes les explicaron las acciones previstas para la colocación de una barrera que permitiera capturar las fases flotantes, como parte de los trabajos programados para fines de 2002.¹³ Los representantes de la DPE manifestaron sus dudas en cuanto a si la obra tendría capacidad para contener la contaminación de la fase disuelta.

El 19 de abril de 2002, dos investigadores y un especialista de la sección de Intervención y Restauración de la DPE se apersonaron en la

ribera del río a lo largo de la autopista Bonaventure, frente al Technoparc. Observaron capas irisadas en dos lugares de la superficie del agua, donde se habían instalado en forma permanente almohadillas absorbentes. Dichas capas indican la presencia de sustancias aceitosas (hidrocarburos).

El 13 de mayo de 2002, la directora de la DPE envió una carta al jefe de la división Laboratorios del Servicio de Medio Ambiente y de Vías Públicas y Redes (*Service de l'environnement et de la voirie et des réseaux*) de la ciudad de Montreal, _____,¹⁴ en la que recomendaba a la ciudad realizar bioanálisis para conocer el grado de contaminación de la fase disuelta; además, ofrecía apoyo técnico de expertos en rehabilitación y recursos de los laboratorios de Environment Canada a fin de planear e interpretar los resultados de los trabajos de muestreo y análisis.

3.0 Análisis de la información

El análisis de la información disponible en este expediente nos muestra que, desde 1903 –e incluso antes– y hasta su cierre en 1966, el tiradero municipal de Pointe St-Charles y los terrenos que constituyen el Technoparc se saturaron de residuos domésticos e industriales. Los ocupantes que ahí ejercieron sus actividades industriales también arrojaron una gran cantidad de sustancias diversas, tanto sólidas como líquidas. Comenzando con las ciénagas que bordean el río y su lecho, y hasta una altura aproximada de 12 metros, gran parte del material de relleno que se utilizó como recubrimiento y para acondicionar el Technoparc y la autopista Bonaventure provenía del exterior. La contaminación existente en cada lugar de donde fue tomado el material de construcción se desconoce; el hecho es que los contaminantes fueron desplazados a lo largo de los años por diversos motivos, principalmente por los trabajos de excavación, dinamitado y relleno de la superficie actual del Technoparc y por la construcción de infraestructura de la autopista Bonaventure.

Las diversas caracterizaciones realizadas confirman que el Technoparc está sumamente contaminado por un gran número de sustancias. En el estudio realizado por cuenta de EC y el MEF³ se menciona que se efectuaron muestreos del suelo (un total de 67 muestras tomadas y un máximo de 33 variables fisicoquímicas) y que en el subsuelo se encontraron zinc, níquel, plata, cadmio, arsénico, fenoles, HAP y BPC. Los datos de las aguas subterráneas y superficiales comprenden 44 muestras y un máximo de 75 variables fisicoquímicas. En dichas aguas se detectaron etilbenceno, benceno, tolueno, estireno, xilenos, HAP totales, clorofenoles y cloruro de metilo. Además se incluyen mapas que muestran los

lugares en donde se concentran los diferentes contaminantes. Se precisa que: “El análisis del suelo y el subsuelo permitió constatar una fuerte variabilidad (expresada por los coeficientes de variación) en las concentraciones medidas en todo el sitio para la mayoría de las variables medidas. Si consideramos que la inexactitud asociada con los análisis de laboratorio es irrelevante, esta variabilidad indicaría entonces una repartición muy heterogénea de los contaminantes en el sitio, considerando que las muestras se tomaron en numerosas estaciones diseminadas en todo el lugar y a diferentes profundidades”.

El informe presentado en marzo de 2002 por SNC Lavalin¹¹ confirmó la presencia significativa de HAP, de BPC o de ambas sustancias en el agua de varios de los pozos de observación situados cerca de la ribera. El consultor informa que de octubre de 1999 a octubre de 2000 la inspección semanal del río permitió observar resurgimientos que fluctuaban entre muy significativos y mínimos. El periodo más intenso fue el otoño de 1999, cuando el nivel del río había descendido a un punto muy bajo. El estudio también demostró la presencia de BPC en un número elevado de pozos de observación situados en todo el Technoparc. Se tomaron muestras en la ribera del río, frente a la calle Fernand Séguin situada casi en el centro del Technoparc. Dicho lugar está conformado por material de relleno que sirve de soporte a la autopista Bonaventure. Los resultados analíticos indicaron BPC totales de 110 ppm. Para los HAP, los valores más altos medidos provienen de un pozo situado a aproximadamente 225 m al norte de uno de los sistemas de contención, de donde es posible que los denunciante tomaran varias de sus muestras. Este estudio estableció que la masa de la contaminación en fase disuelta en las aguas subterráneas era de 0.4 a 2.8 kg para los diferentes compuestos de HAP, de 1.1 kg para los BPC totales y de 10,370 kg para los hidrocarburos de petróleo C₁₀-C₅₀. La caracterización del agua del río frente al Technoparc mostró que las concentraciones se ubican dentro de los criterios de calidad aplicables y los umbrales de detección, y que no hay elevación perceptible en relación con las estaciones de prueba río arriba del Technoparc.

Los diversos estudios hechos demuestran, por una parte, contaminación con diversas sustancias a las que con frecuencia se reconoce como tóxicas y, por la otra, que la contaminación está presente tanto en el sitio del Technoparc como en los terrenos contiguos al mismo.

Según el experto de la sección Intervención y Restauración consultado, _____, el lecho de grava en el que se asientan los conductos de drenaje sanitario o pluvial existentes –tanto los que se encuentran en operación como los que ya no están en uso– es la vía principal por la que

discurrir las aguas subterráneas hacia el río, arrastrando con ellas la contaminación que encuentran a su paso. En un medio heterogéneo como el Technoparc, cuando las aguas suben por las crecidas primaverales, “lavan” los terrenos contaminados situados en los límites de la vía de acceso de la autopista Bonaventure, y cuando se alejan, descargan en el río San Lorenzo parte de los contaminantes que llevan. El depósito de contaminantes en el río se manifiesta de forma importante en términos de carga contaminante (fase flotante) y la frecuencia aumenta durante las crecidas primaverales.

También se efectuó una búsqueda para determinar quiénes son los propietarios de los terrenos del Technoparc y de los terrenos vecinos. Ninguno de los lotes que integran los predios del Technoparc ni los lotes limítrofes existían oficialmente antes de 1980, ya que la designación catastral se creó en fecha posterior. Luego entonces, no existe información en microfichas previa a esa fecha que permita saber quiénes eran sus propietarios anteriores. Además, se detectaron otras irregularidades en los títulos de propiedad.

En el caso de los predios justo al norte del Technoparc, actualmente ocupados por CN, resulta que los planos catastrales no los muestran como registrados en catastro. Además, cabe mencionar que todo este terreno que corre a lo largo del límite norte del Technoparc siempre se caracteriza y describe en los planos como río San Lorenzo, a pesar de que es más que obvio que esta parte del río se rellenó desde hace varios decenios. En el caso de los terrenos situados justo al sur del Technoparc (en los que se encuentran la autopista Bonaventure y los terrenos conexos entre dicha autopista y el río), la mayor parte de ellos no están registrados y no se indica quiénes son sus propietarios. Sólo algunos de tales terrenos sí están registrados y todos son propiedad del Ministerio de Medio Ambiente de Quebec.

La información más antigua del Technoparc data de 1989, ya que el sitio se creó en 1988. El registro de la propiedad no contiene indicios de quiénes eran los propietarios del Technoparc antes de su venta en bloque a la ciudad de Montreal. Dicha venta se efectuó mediante dos contratos separados y por dos propietarios distintos, aun cuando se trataba de un solo y único terreno. El sitio obtuvo su designación catastral oficial (como bloques 5 y 2) a fin de permitir su venta en conjunto a la ciudad de Montreal en 1989. En las dos escrituras de venta en que la ciudad de Montreal aparece como comprador se especifica que el vendedor queda exento de toda responsabilidad por el estado y la calidad del suelo y del subsuelo, y que el comprador renuncia expresamente a todo recurso o acción legal en contra del vendedor en relación con el estado y la calidad

del suelo y del subsuelo. Además se agrega que la ciudad de Montreal no exigirá al vendedor proporcionar escrituras ni certificados de libertad de gravámenes y libera al vendedor de toda responsabilidad en cuanto al valor de su título de propiedad. Es innegable que los predios se vendieron a la ciudad a pesar de que no se estableció claramente la identidad del propietario de dichos títulos. Los documentos consultados demuestran claramente que la ciudad de Montreal ya no es la única propietaria del Technoparc: luego de haberlo adquirido de su Majestad en derecho de Quebec y de la Sociedad Portuaria de Montreal, en 1989, la ciudad subdividió el sitio y vendió los terrenos. A la fecha del presente informe, el Technoparc consta de 30 lotes (incluidos los que la ciudad de Montreal designó y subdividió en calles y pasos peatonales) pertenecientes a cinco propietarios distintos.

4.0 Conclusiones

Para poder recomendar al subprocurador general de Canadá la presentación de cargos penales, el investigador debe:

- 1) poseer elementos de prueba de *cada uno* de los elementos que conforman la supuesta infracción, y
- 2) estar en posibilidad de concluir, tomando en cuenta criterios mencionados en la Política para la Aplicación y el Cumplimiento de la Ley de Pesca, que la acción judicial es la medida que garantizará el cumplimiento en el menor plazo posible y la que mejor servirá para prevenir la reincidencia.

Ahora bien, tomando en cuenta:

- 1) la complejidad de la contaminación histórica del sitio del Technoparc y de los terrenos vecinos, incluida la contaminación ocasionada por un basurero, por actividades industriales y posiblemente por sustratos de naturaleza desconocida que sirvieron de relleno del sitio;
- 2) las irregularidades en torno a los títulos de propiedad en el curso de los años y la imposibilidad de identificar a ciertos propietarios y explotadores de predios contaminados del sitio Technoparc y terrenos vecinos;
- 3) la complejidad del régimen hidrológico de todo el sector conformado por el Technoparc y los terrenos vecinos;

- 4) la dificultad real de atribuir la descarga de contaminantes al río específicamente a una sola fuente o a varias fuentes de contaminación precisas;

la investigación no está en posibilidad, debido a la complejidad técnica y científica, de demostrar y reunir las pruebas necesarias que permitan identificar el *origen* de una sustancia tóxica y el *trayecto* preciso que siguió hasta llegar al río, eliminando sin más *las otras* posibles *fuentes* de contaminación, o bien vincular esta trayectoria únicamente a los terrenos que constituyen el sitio del Technoparc.

5.0 Recomendaciones

El investigador recomienda el cierre del expediente de investigación. Asimismo, recomienda a Environment Canada seguir adelante con las medidas o acciones apropiadas, como lo ha hecho en el pasado, para adoptar una solución viable a largo plazo.

[firmado]

Referencias

1. Informe de la indagación sobre títulos de propiedad núm. QC-2002-06.
2. Expediente de la DPE: LP363-0017, vols. 1 y 2.
3. Análisis estadístico de datos de caracterización de los sitios de eliminación de desechos, diciembre de 1990. Preparado por el Servicio de Análisis de Datos MESIQ Inc. (*Service d'analyse de données MESIC Inc.*) y por G.R.E.B.E. Inc.
4. Nota del 18 de febrero de 1998, dirigida por _____, del servicio de obras públicas de la ciudad de Montreal, a _____, servicio de desarrollo económico de Montreal.
5. Resumen del proyecto de _____ y _____, de la DPE Montreal: *“Essais de biodégradation à l'aide de “biobarrières” des hydrocarbures pétroliers et des produits “organochlorés” récalcitrant, contaminant un aquifère, à l'Adacport”* [Análisis de biodegradación con “biobarre-ras” de hidrocarburos de petróleo y productos “organoclorados” recalcitrantes que contaminan un acuífero en Adacport].
6. Notificación a la ciudad de Montreal, de fecha 12 de noviembre de 1998 (expediente LP363-0017, vol. 2 doc., página 56).
7. Acta de la reunión del 21 de octubre de 1998 entre EC y el MEF.
8. Carta de fecha 18 de octubre de 1999, del Servicio de Obras Públicas de la ciudad de Montreal a _____, directora de la DPE en Montreal.
9. Acta de la reunión de 25 de enero de 2002 entre EC y la ciudad de Montreal.
10. Carta de 28 de enero de 2002, dirigida por _____, ingeniero de la ciudad de Montreal a _____, directora de la DPE en Montreal.
11. Proyecto de contención y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en Technoparc, Montreal: caracterización ambiental complementaria. SNC-Lavallin, marzo de 2002.
12. Estudio de anteproyecto de contención y recuperación de fases flotantes de hidrocarburos en el sitio del Technoparc, Montreal. Informe final. SNC-Lavallin, abril de 2002.

-
13. Acta de la reunión de EC y la DPE Montreal, del 2 de abril de 2002.
 14. Carta de fecha 13 de mayo de 2002, dirigida por _____, directora de la DPE en Montreal a _____, del servicio de obras públicas de la ciudad de Montreal.
 15. Estudio de gases en Adacport. Foratek International Inc., marzo de 1985.
 16. Informe: Evaluación ambiental, proyecto de reparación del drenaje, secciones "T" y "O" de la autopista Bonaventure. The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc., junio de 2006.

APÉNDICE 10

*Pequeño relato de la ocupación
del cauce de un río*
(Ciudad de Montreal, septiembre de 2004)



EL AUTOPARC VICTORIA

Pequeño

relato

de la ocupación del cauce de un río

**Servicios de infraestructura,
transporte y medio ambiente**

S E P T I E M B R E D E 2004

Montréal 

Introducción

El presente documento pretende ser un breve recuento histórico de la ocupación y explotación de una parte de las márgenes del río San Lorenzo a lo largo de más de tres siglos de la historia de Montreal y, en particular, la historia de un sitio que hace varios decenios se llamaba Autoparc Victoria: un vasto estacionamiento, 128 acres de superficie, construido en 1966 en el lecho del río por la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967.

De hecho, la intención de esta breve historia es mostrar el uso dado a las riberas del río San Lorenzo, entre los actuales puentes Victoria y Champlain, desde el inicio de la colonización de Ville-Marie, en tiempos de la comuna Saint-Pierre, hasta la creación de un sitio destinado al desarrollo de una industria ligera y no contaminante basada en nuevas tecnologías de comunicación. Un sitio para el que se ha propuesto la construcción de un parque recreativo turístico accesible a toda la población de Montreal y que, por ello, es cada vez con mayor frecuencia objeto de debates. Un sitio cuyos usos anteriores contaminaron profundamente el subsuelo y cuyas descargas al río demandan respuesta tanto de los diferentes propietarios, ocupantes o usuarios ocasionales como de aquellos que contribuyeron a esta situación.

Este texto conciso de tintes narrativos se vale de una serie de documentos históricos, mapas y fotografías aéreas que permitirán al lector apreciar mejor y emitir un juicio de lo que fue la ocupación de las orillas del río San Lorenzo, a la altura de Pointe Saint-Charles (la punta San Carlos).

Subdirector General
Servicio de Infraestructura, Transporte y Medio Ambiente
Ciudad de Montreal

Índice

Introducción	p. 284
Índice	p. 285
Lista de gráficas	p. 286
1. Ville-Marie en tiempos de la Congregación de Nuestra Señora de Montreal	p. 287
2. Pointe Saint-Charles al inicio de la era industrial	p. 289
3. La comuna Saint-Pierre y su ocupación con fines municipales	p. 292
4. Creación de la compañía Ferrocarriles Nacionales de Canadá	p. 294
5. Llegada de la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967	p. 298
6. Conversión de un estacionamiento en aeropuerto: el Adacport	p. 303
7. Desarrollo de una nueva vocación: el Technoparc	p. 307
8. Medidas correctivas provisionales	p. 310
9. El futuro de un sitio íntimamente ligado a la gran historia de Montreal	p. 312
10. Perspectivas	p. 315
Bibliografía selecta	p. 316
Reconocimientos	p. 319

Lista de gráficas

Límites de la granja Saint-Gabriel hacia 1850	p. 288
Localización del muelle Saint-Gabriel	p. 291
Establecimiento del patio de maniobras de CN	p. 296
Superficie del basurero de Pointe-Saint-Charles en 1951	p. 297
Fotografía aérea de la ribera en 1958	p. 299
Fotografía aérea del Autoparc Victoria en 1968	p. 301
Avión de la compañía AirTransit	p. 304
Perspectiva del desarrollo futuro del sitio	p. 314

1. Ville-Marie en tiempos de la Congregación de Nuestra Señora de Montreal

1659. Marguerite Bourgeoys, fundadora de la Congregación de Nuestra Señora de Montreal (*Congrégation de Notre-Dame de Montreal*, CND), regresa de Francia con cuatro nuevas maestras y las instala en su nueva escuela situada en la calle Saint-Paul, un antiguo establo donado por Paul de Chomedey, señor de Maisonneuve. Tres años después, en vista de que la joven congregación difícilmente puede responder a las necesidades básicas de las residentes de la calle Saint-Paul, Maisonneuve otorga a Marguerite Bourgeoys una concesión para cultivar las tierras situadas entre la pradera Saint-Pierre (también llamada comuna) y la concesión perteneciente a Nicolas Millet, llamado el Beauceron.

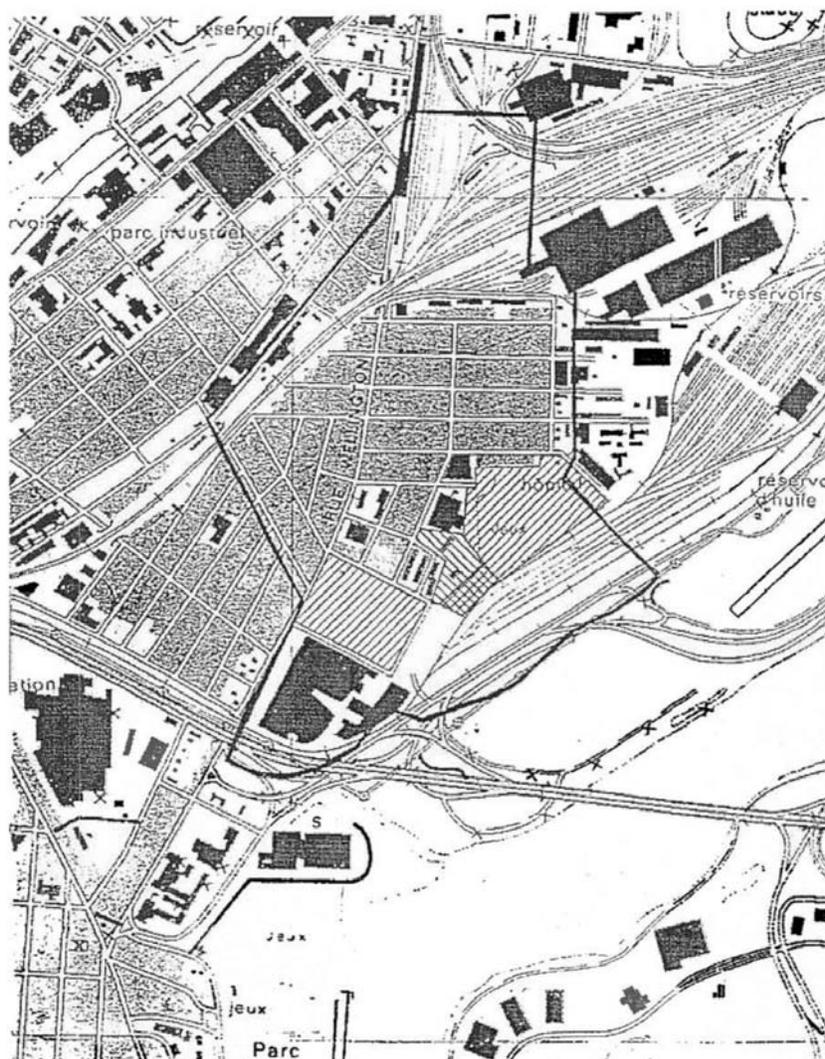
Casi diez años después, con la llegada de las primeras hijas del rey, Marguerite Bourgeoys compra a Pierre LeBer una casa en Pointe Saint-Charles, contigua a la concesión. La unión de dichas tierras da lugar a lo que se convertiría en la granja de Pointe Saint-Charles, ampliada con el paso de los años y en función de las necesidades de la Congregación, mediante la compra o canje de tierras vecinas, o mediante legados testamentarios. Es así como de 1662 a 1731 la finca de la Congregación de Nuestra Señora de Montreal pasa de una treintena a más de 210 fanegas.

Por medio de diversos reagrupamientos es posible fijar los límites aproximados de la finca hacia 1723. En ese entonces, del lado norte, el río Saint-Pierre separaba la finca Saint-Gabriel, perteneciente a los Sulpicianos, de la granja de la Congregación. Del lado este, partiendo de la comuna Saint-Pierre, desde un punto situado en la prolongación de la actual calle LeBer, se llegaba a las inmediaciones de la calle Bridge, límite de la granja. Al oeste, el límite seguía la calle Hibernia, de la calle Mullins a la calle Rushbrooke. En la intersección de Hibernia y Rushbrooke, se confundía con ésta hasta las inmediaciones del puente Champlain y de ahí volvía a unirse con el río.

Conforme a los títulos conservados en los archivos de la Congregación, dichos límites permanecerían prácticamente inmutables de 1723 a 1853.¹

1. Fuente: Emilia Chicoine, C.N.D., *La métairie de Marguerite Bourgeoys à la Pointe-Saint-Charles*, Éditions Fides, 1986, pp. 97-98.

Límites de la granja Saint-Gabriel hacia 1850



Extracto de "Étude de potentiel et inventaire archéologique au site de la Ferme Saint-Gabriel et du parc LeBer", Ethnoscop, 2004.

2. Pointe Saint-Charles al inicio de la era industrial

A principios del siglo XIX, cuarenta años después de la conquista de Nueva Francia por Inglaterra, la población de Montreal es de 9,000 habitantes. La demolición progresiva de las fortificaciones de Ville-Marie (el Viejo Montreal de hoy) y el terraplenado de ríos y arroyos que rodean la antigua ciudad favorecen la construcción de grandes calles, así como las comunicaciones entre los suburbios donde viven y trabajan casi dos terceras partes de la población. Bajo el dominio británico, la economía de Montreal depende mayormente del desarrollo del puerto para fomentar el comercio tanto hacia Inglaterra cuanto al interior del país, sobre todo al Alto Canadá. El canal de Lachine —vía de navegación interna abierta en 1824 para rodear los rápidos del río San Lorenzo— se amplía en 1848, construyéndose una vía férrea paralela al canal para garantizar la circulación de las mercancías entre Montreal y Lachine los doce meses del año.

La construcción del canal de Lachine modifica sensiblemente el paisaje ribereño del suroeste de Montreal, que hasta hacía poco consistía en tierras agrícolas. Pointe Saint-Charles, a la entrada del canal, no escapa a ese movimiento, sobre todo porque además es la cabeza de puente de una red ferroviaria en plena expansión. Esto se confirmaría muy pronto, ya que Montreal es ante todo una isla y no siempre hay vínculos firmes con la ribera sur y las terminales de línea de las diferentes compañías ferroviarias situadas en Kahnawake (Montreal and New-York Railroad), Laprairie y Saint-Lambert (Champlain and Saint-Lawrence Railroad) y Longueuil (Saint-Lawrence and Atlantic Railroad).

En 1851, en vista de las dificultades financieras que enfrentan diversas compañías ferroviarias que conectan la ribera sur con las provincias marítimas y con Estados Unidos, influyentes hombres de negocios de Montreal (los Ferrier, Molson y Simpson) fundan la Compagnie de Chemin de Fer du Grand Tronc o Grand Trunk Railway System (GTR). Rápidamente absorben a las compañías ferroviarias en dificultades y con la ayuda financiera del gobierno de Canadá Unido inician la construcción de un enlace ferroviario entre Montreal, Kingston y Toronto. Al mismo tiempo, se discute la construcción de un puente que una Pointe Saint-Charles con las terminales de la ribera sur situadas en Longueuil.

John Young, que ya no era ministro (de Obras Públicas), sino administrador del Puerto de Montreal, consideró indispensable que la terminal del ferrocarril se ubicara, ya no en la ribera sur de Montreal, sino en la ciudad misma. Hacía falta un

puente sobre el San Lorenzo por el que pudieran cruzar los trenes. Un puente de más de tres kilómetros de longitud.²

La realización de estos proyectos precisa espacio, por lo que GTR inicia la adquisición de nuevos terrenos en Pointe Saint-Charles tanto de particulares como de diferentes comunidades religiosas, incluidas las Hermanas del Hospital de Montreal (*Sœurs de l'Hôtel-Dieu de Montréal*) y las Hermanas Grises de la Caridad (*Sœurs Grises de la Charité*). Así, en diciembre de 1853, GTR adquiere de la Congregación de Nuestra Señora de Montreal un lote de 34 fanegas, limitado al poniente por la actual calle Sébastopol, al norte por la calle Wellington (antes Chemin de la rivière Saint-Pierre), al oriente por un lote que ya pertenecía a Grand Tronc y al sur por los dominios de Pointe St-Charles. Otras adquisiciones sucesivas dan lugar a la absorción de la granja de Pointe Saint-Charles, extendiéndose cada vez más la propiedad de GTR a lo largo de las orillas del San Lorenzo, por lo menos hasta la construcción, hacia finales de la década de 1880, de un inmenso dique (el muelle Saint-Gabriel) para contrarrestar las inundaciones primaverales en el suroeste de la isla.

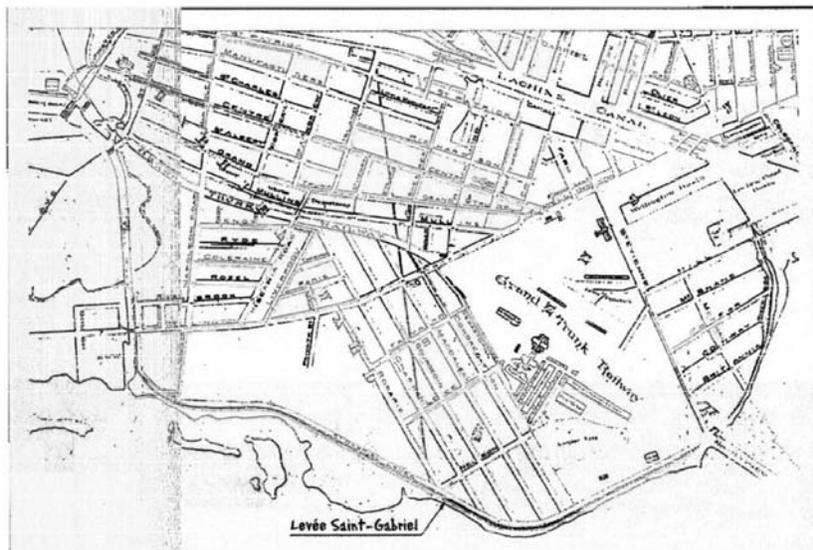
En 1856, GTR abre sus grandes talleres de Pointe Saint-Charles y tres años después inaugura el Puente Victoria, un puente cubierto con una sola vía férrea que une la punta San Carlos con Saint-Lambert en la ribera sur. Si bien en ese momento aún existe la granja de Pointe Saint-Charles, lo cierto es que el progreso industrial y el desarrollo urbano la van reduciendo cada vez más.

Con su imponente infraestructura de vías, material móvil, estaciones, rotondas, depósitos de carbón y bodegas de mercancías, los ferrocarriles son la industria más visible de Canadá. Talleres como el de Grand Tronc en Pointe Saint-Charles, en el corazón de Montreal, son verdaderas ciudades de vapor que se extienden más de 30 acres y constan de fundición, laminadora, trituradora y herrería donde se afanan miles de caldereros, maquinistas, electricistas, vaciadores, modeladores, colocadores de tubos, chapistas y carpinteros.³

2. Robert Rumilly, *Histoire de Montréal*, tomo 2, Montreal, Editions Fides, 1970, p. 344.

3. Donald MacKay, *L'histoire du CN*, Montreal, Éditions de l'Homme, 1992, p. 22.

Localización del muelle Saint-Gabriel



Extracto del mapa "City of Montreal and Vicinity, October 1890" [Ciudad de Montreal y alrededores, octubre de 1890], por Chas. E. Goad, ingeniero civil.

3. La comuna Saint-Pierre y su ocupación con fines municipales

A mediados del siglo XIX, la población de Montreal asciende a 58,000 habitantes, como resultado de un crecimiento demográfico que lleva a la administración municipal a enfrentar diversos problemas de salud pública. La municipalización de la red del acueducto es aún reciente, y la recolección y la eliminación de residuos son motivo de preocupación. Tanto el Comité de Salud (*Comité de santé*) como la Comisión Municipal de Limpieza (*Comisión de la voirie*) analizan propuestas para, entre otras decisiones, adquirir nuevos terrenos para albergar la basura.

Es así como el 13 de abril de 1864 el Comité de Policía (*Comité de police*, responsable de la salud y de la seguridad en la vía pública) obtiene del Comité del Acueducto (*Comité de l'aqueduc*) un terreno situado en Pointe Saint-Charles para utilizarlo como basurero. Sin embargo, menos de dos años después, los ciudadanos protestan por los olores que emanan del sitio, en los límites de la granja de Pointe Saint-Charles, entre las vías férreas de GTR y el Camino Napoleón (*Chemin Napoleon*).

El 6 de noviembre de 1868, el Comité de Salud recomienda al Consejo Municipal que suspenda el confinamiento de residuos en el sitio de la punta San Carlos y que acepte la oferta del Sr. William Logan para que en adelante los desperdicios que hasta entonces iban a la granja de Pointe Saint-Charles sean depositados en la granja Logan (el actual parque Lafontaine).

La recolección y eliminación de los residuos continúa siendo la principal preocupación de la administración municipal, más aún cuando hacia finales del siglo XIX Montreal sufre graves epidemias de cólera. En 1900, el Consejo Municipal crea la Comisión de Incineración (*Comisión de l'incinération*), así como el Departamento de Incineración (*Département de l'incinération*). A principios de 1902, la Corporación Portuaria (*Commission du Havre*) autoriza a la ciudad el depósito de los residuos donde sea conveniente para rellenar las cuencas, cerca de Pointe-du-moulin-à-vent, al oriente del actual sitio del Technoparc 1.

El presidente hizo saber a los miembros de la Comisión que, acompañado de los regidores Robillar y Lemay, del Sr. Racine, comisionado del puerto, y del Sr. Guernon, contramaestre en jefe del puerto, visitó el basurero de la Pointe-du-moulin-à-vent y todos verificaron que no había más que ceniza depositada en dicho lugar. Cuatro empleados del departamento están asignados de manera perma-

nente a dicho basurero y recogen todas las cajas de hierro blanco y queman los papeles y pedazos de madera. La materia orgánica arrojada por casualidad es recogida y enviada al incinerador para su quema.⁴

A pesar del buen uso que la administración municipal da al sitio, el acuerdo entre la Corporación Portuaria y la ciudad de Montreal fracasa y dos años después la Congregación de Nuestra Señora de Montreal autoriza a la administración municipal a depositar, gratuitamente, la basura de las calles y las cenizas en el inmueble situado entre el costado norte de la avenida Ash y el muro de contención, y del costado norte de la calle Leber al oriente hasta dicho muro de contención.

Así pues, el uso de la comuna Saint-Pierre como basurero municipal se remonta a 1904, si hacemos caso omiso del breve periodo de 1864 a 1868. Pero eso no obsta para que entre esos dos periodos los ciudadanos o empresarios hayan utilizado el sitio con propósitos similares, ya sea con o sin la autorización de los propietarios vecinos.

De 1904 a 1937, periodo en que el lugar situado al pie de la calle Ash es utilizado como basurero municipal, resulta difícil calcular las toneladas de residuos “incombustibles” enterrados en Pointe Saint-Charles, ya que las primeras estadísticas se remontan a 1917, el año en que se instaló un sistema de básculas a la entrada de los diversos basureros municipales. A manera de ilustración diremos que en 1922 el sitio de la comuna Saint-Pierre recibe 63,000 toneladas de residuos y de cenizas, es decir, 24% de todos los residuos enterrados en el territorio de Montreal. Dichos materiales todavía no se arrojaban al lecho del río.

4. Archivos municipales de Montreal, *Extracto del acta de la asamblea de la Comisión de Incineración celebrada el 7 de marzo de 1902*, Expediente 9897, 3ª Serie, “Dépotoir; jetée Saint-Gabriel à l’extrémité sud de la rue Ash”.

4. Creación de la compañía Ferrocarriles Nacionales de Canadá

A finales del siglo XIX, la compañía ferroviaria Grand Tronc amplía la estructura del puente Victoria con el fin de agregar al centro una segunda vía férrea, además de una vía a cada lado de la estructura central para la circulación automovilística y de carros tirados por caballos, así como para los tranvías de la compañía Montreal Southern and Counties. De manera simultánea a la realización de dichas obras, la Corporación Portuaria, con la ayuda de subvenciones del ministerio de Obras Públicas de Canadá (*ministère des Travaux publics*), efectúa importantes trabajos de ampliación del puerto de Montreal.

Mientras las actividades portuarias y ferroviarias están en plena expansión en las orillas del río San Lorenzo, las compañías ferroviarias del oeste del país compiten en todos aspectos y muchas de ellas son incapaces de cumplir con sus obligaciones. Bajo la presión popular y a consecuencia de una orden de investigación, en junio de 1919 el gobierno federal crea la compañía estatal Ferrocarriles Nacionales de Canadá (*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, CNR), también conocida como Canadien Nacional (CN), a la que incorpora varias compañías ferroviarias del oeste y empresas marítimas. Ese mismo año, CNR—una de las primeras compañías estatales con fines de lucro— recibe la encomienda de administrar la Marina Mercante del país y tres años después absorbe oficialmente los activos de GTR. La compañía conserva su domicilio social en la ciudad de Montreal y los talleres de Pointe Saint-Charles aumentan sus actividades.

A principios de 1925, la ciudad de Montreal realiza el deslinde del terreno que ocupa entre la calle Ash, el canal de desagüe del acueducto municipal y el terreno de la Corporación Portuaria. La Corporación está a favor de que la ciudad deposite sus residuos en esa franja de terreno, siempre y cuando, como lo subraya la correspondencia redactada en inglés, se trate de “buenos materiales”. Los residentes del barrio Saint-Gabriel, así como la dirección del hospital Alexandra, se quejan de los olores que emanan del basurero de Pointe Saint-Charles y la Congregación de Nuestra Señora reclama a la ciudad de Montreal una parcela de terreno, así como las islas 2, 3 y 4 que aparecen en el plano de deslinde del puerto de Montreal fechado el 5 de febrero de 1925.

El 14 de junio de 1929, el gobierno federal adopta la Ley de Terminales de los Ferrocarriles Nacionales de Canadá en Montreal (*Loi des terminus nationaux canadiens a Montreal*, George 5, capítulos 19-20). Según el artículo 2 de dicha ley, CNR “tiene derecho a adquirir o tomar... terrenos

o derechos sobre terrenos para todos sus fines, en toda la isla de Montreal o en la tierra firme adyacente”.

La ley no sólo estipula de qué manera se harán las adquisiciones o expropiaciones sino que, además, describe los fines previstos, a saber: enlaces con las instalaciones ferroviarias actuales y con las vías de la Corporación Portuaria (inciso b), instalación de carriles para vagones en diversos lugares, con patio central en Pointe Saint-Charles (inciso c), así como “la vía que parte de un punto de la línea situada entre Saint-Henri y Pointe Saint-Charles cerca de la avenida Atwater, a lo largo del río Saint-Pierre y el tramo río abajo del acueducto hasta la orilla del río, y la construcción de patios a la orilla del agua con enlaces a las líneas actuales y a las vías de la Corporación Portuaria” (inciso i).

Basándose en dicha ley, CNR inicia negociaciones con los propietarios vecinos, incluida la ciudad de Montreal. Desde 1931 la ciudad confirma que está a punto de llenar a toda su capacidad el basurero de la punta San Carlos, ya que al límite oriente del mismo Ferrocarriles Nacionales de Canadá satura rápidamente dicho lugar con la tierra generada por la construcción de la nueva estación central situada en la calle La Gauchetière, en el centro de la ciudad. Seis años después, la ciudad de Montreal y CNR intercambian una gran cantidad de terrenos a título gratuito.

Considerando que la ciudad de Montreal necesita adquirir ciertos inmuebles para la apertura o ampliación de las calles Persilliers, Papineau, Charland, de la Montagne, Guy, Saint-Maurice, William, Upper Lachine Road (Saint-Jacques) y Saint-Remi, inmuebles de los que la ciudad ya había tomado posesión a pesar de pertenecer a los Ferrocarriles Nacionales de Canadá;

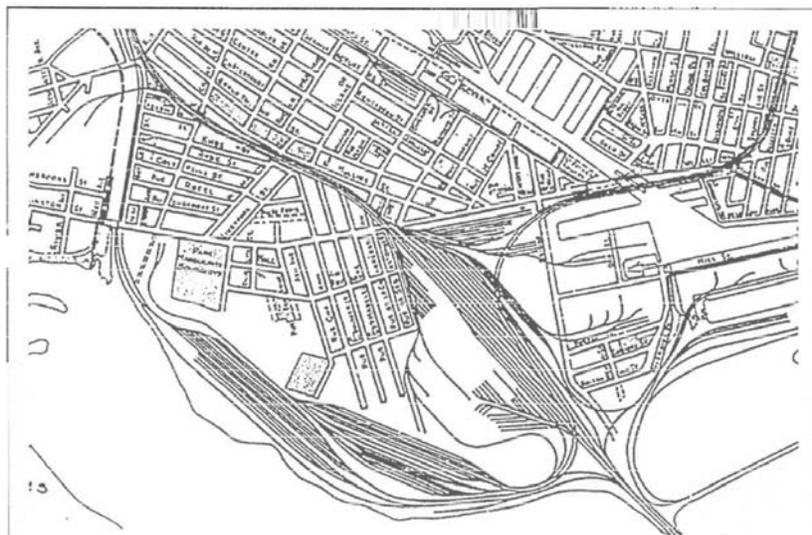
Tomando en cuenta que Ferrocarriles Nacionales de Canadá aceptó ceder dichos inmueble a la ciudad de Montreal siempre y cuando ésta le ceda a cambio ciertos terrenos que comprenden el muelle Saint Gabriel, parte de la ribera del río San Lorenzo, parte de la calle Saint-Jacques por donde pasa actualmente el viaducto, ciertos lotes situados en las calles Bruchési, Lacordaire, Monsabré, Dickson y Curotte, parte de la calle Bourgeois y una parte del callejón Gravel de la que dicha compañía ferroviaria también tomó posesión sin ser la propietaria; tal como se describe en el proyecto de escritura que se menciona a continuación;

En vista de que...

Su Comité recomienda la aprobación de la escritura de canje; la autorización del H. Alcalde y del Escribano de la ciudad para que la firmen en nombre de la ciudad, y la presentación de dicha escritura a la Legislatura provincial para su ratificación.⁵

5. Archivos municipales de Montreal, *Informe del Comité Ejecutivo al Consejo Municipal*, 24 de marzo de 1937.

Establecimiento del patio de maniobras de CN



Extracto de un mapa preparado por el servicio de urbanismo de la ciudad de Montreal, marzo de 1952.

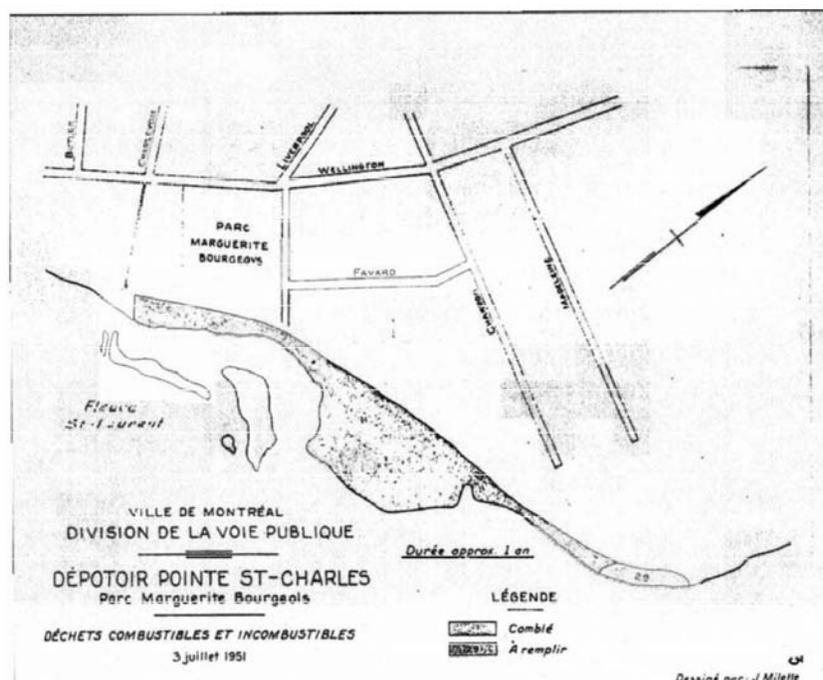
A partir de este periodo de intercambio de terrenos entre la ciudad de Montreal y CNR, y hasta principios de la década de 1950, es difícil obtener datos confiables sobre el uso de las riberas del San Lorenzo, ya que éstas son propiedad de CNR y del Consejo de Puertos Nacionales (*Conseil des ports nationaux*), otra sociedad de la Corona creada en 1936 y sucesora de la Corporación Portuaria. Sin embargo, es en ese momento cuando se observa la primera invasión mayor del lecho del río para crear el imponente patio de maniobras que corre a lo largo de la ribera del San Lorenzo.

De parte de la ciudad de Montreal se realizan operaciones de rellenado del cauce, pero un plano de julio de 1951 muestra que éstas son de alcance limitado (véase ilustración de la página siguiente).

Según fuentes diversas, de 1955 a 1965 toda la zona situada entre el puente Victoria y el puente Champlain se utiliza como basurero. Un empresario privado dedicado a la recolección de basura llena la parte poniente, mientras que la ciudad opera la parte oriente. Sin embargo, se desconoce el límite entre estas dos zonas de explotación. La eliminación de residuos de aceite, pintura, etc., se practica de forma restringida. La materia que elimina la ciudad consta de basura en un 40% y de tierra y desechos de construcción en un 60%. En 1956 el Consejo de Puertos

Nacionales prohíbe a la ciudad depositar materia putrescible en su propiedad. En 1960 una licitación para la eliminación de materia incombustible y residuos del incinerador de la ciudad estipula que éstos se canalizarán hacia determinados basureros, incluido el de Pointe-Saint-Charles.

Superficie del basurero de Pointe-Saint-Charles en 1951



Extracto de una memoria de la ciudad de Montreal sobre la incineración de residuos 13 de diciembre de 1951.

5. Llegada de la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967

En el verano de 1958, en el marco de la Exposición Universal de Bruselas, el presidente del Senado canadiense manifiesta que sería conveniente que una exposición de esa magnitud tuviera lugar en Canadá para celebrar el centenario de la confederación y que, de paso, se celebrara en Montreal para conmemorar el 325º aniversario de la fundación de Ville-Marie.

A pesar de que la idea es objeto de vivas discusiones en todo el país, dos años después el gobierno canadiense somete la candidatura de Montreal a la Oficina Internacional de Exposiciones (*Bureau International des Expositions*, BIE) para la organización de la Expo 67. Con todo, la BIE otorga la exposición universal de 1967 a Moscú, para conmemorar el 50º aniversario de la revolución rusa. Sin embargo, en abril de 1962 la URSS anuncia su desistimiento y el 13 de noviembre siguiente, previo análisis de varias candidaturas, Canadá y Montreal son elegidas para sustituir a la Unión Soviética y Moscú.

Apenas un mes después, el gobierno federal aprueba la ley por la que se crea la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967 (*Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967*, la Compañía) y aporta fondos por 20 millones de dólares canadienses. Según un acuerdo concluido en 1960 al presentarse la primera candidatura, el gobierno provincial aporta \$15 millones y la ciudad de Montreal, \$5 millones. Este acuerdo tripartito servirá de base para la futura repartición de los costos de la exposición (50% el gobierno federal, 37.5% el gobierno provincial y 12.5% el municipio).

El plazo para la realización del evento es muy corto, menos de cuatro años. Según la ley de creación de la Compañía, corresponde a la ciudad de Montreal sufragar el costo y entregar a la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967, antes del 30 de junio de 1964, un terreno libre de toda construcción en el territorio de la isla. A finales de marzo de 1963, tras haber dejado de lado las alternativas de celebración de la exposición universal en diferentes sitios, incluida la finca Saint-Sulpice al norte del boulevard Métropolitain, el parque Maisonneuve, Pointe-Saint-Charles y la parte denominada "Ciudad de los Gansos" (o, en inglés, Goosetown o Victoriatown), la ciudad de Montreal resulta ser el lugar elegido: las islas Ronde, Sainte-Hélène y Notre-Dame, que será necesario ampliar, así como el muelle MacKay, que una vez rellenado tomará el nombre de "Ciudad del Puerto" (*Cité du Havre*).

Fotografía aérea de la ribera en 1958



Habiéndose elegido el sitio y más allá de toda la problemática relativa al acondicionamiento del mismo, el acceso de los visitantes a las islas representa un desafío enorme para la Compañía. La ciudad de Montreal acepta prolongar la construcción del metro hacia la ribera sur, con parada en la isla Sainte-Hélène. En el lado sur, cerca de la salida del metro Longueuil, la Compañía instala un estacionamiento con superficie total de cuatro millones de pies cuadrados [poco más de 370 mil metros cuadrados] y capacidad para cerca de 8,300 vehículos.

Del lado de Montreal, en la prolongación del muelle Mackay en vías de convertirse en la Cité du Havre, el gobierno federal acepta, con la participación del Consejo de Puertos Nacionales, rellenar el río a partir de los límites de CNR hasta una altura suficiente para instalar un amplio estacionamiento con superficie total de 5,500,000 pies cuadrados [unos 510 mil metros cuadrados], así como trazar una vía para unir el nuevo puente Champlain con el centro de la ciudad de Montreal. Construida entre 1965 y 1967, en el mismo periodo que el Autoparc Victoria, la autopista Bonaventure es objeto de diversos acuerdos entre la ciudad de Montreal y el Consejo de Puertos Nacionales, mandatario del gobierno federal y maestro de obras del proyecto, como se refleja en el extracto siguiente.

En vista de las comunicaciones del Consejo de Puertos Nacionales... relativas a la construcción de una vía de acceso limitado que una el puente Champlain con la calle University,

SE APRUEBAN: los términos siguientes del acuerdo de intervención entre el Consejo de Puertos Nacionales y la ciudad de Montreal en lo que respecta a la construcción de "la Ruta" que unirá la calle University en la plaza central del sitio de la Exposición Universal Canadiense de 1967 para de ahí dirigirse al puente Champlain:

1. *"La Ruta" se construirá según los planos y el presupuesto del proyecto No. 11-A...*
2. *...*
3. *El costo de las obras de construcción de "la Ruta" será asumido totalmente por la ciudad para la parte comprendida entre el centro del canal Lachine hasta la calle Notre-Dame, y por el Consejo para la parte comprendida entre dicho centro del canal Lachine hasta el puente Champlain...*
4. *La ciudad hará y pagará las expropiaciones que se requieran para la construcción de "la Ruta" a partir del puente Champlain hasta la calle Notre-Dame, y los terrenos expropiados situados entre el puente Champlain y el canal Lachine se cederán al Consejo sin costo alguno. El Consejo de Puertos Nacionales obtendrá para sí, sin costo alguno para la ciudad, los títulos de propiedad o las servidumbres necesarias en los terrenos pertenecientes al gobierno federal o a compañías de la Corona situados entre el puente Champlain y el centro del canal Lachine.*
5. *...*
6. *Los costos de mantenimiento general, incluidos el mantenimiento de la estructura y del sistema de alumbrado, la reparación del pavimento, la recolección de nieve y la limpieza del suelo serán asumidos por las dos partes para los tramos de ruta de los que son propietarias.⁶*

6. Archivos municipales de Montreal, Extracto del acta de la sesión del Comité Ejecutivo de la ciudad de Montreal celebrada el 20 de mayo de 1965, núm. 3030.

Fotografía aérea del Autoparc Victoria en 1968



El costo de construcción del Autoparc Victoria, entre la autopista Bonaventure al sur y los terrenos de CNR al norte, también se reparte: el gobierno federal (en realidad, el Consejo de Puertos Nacionales) cubre los costos de rellenado en tanto que el acondicionamiento (\$2,231,555) corre por cuenta de la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967.

Según el informe general de la Compañía publicado en 1969, el Autoparc Victoria consta de 12,500 lugares de estacionamiento para vehículos y 500 para autobuses, dos casetas de peaje, dos quioscos de información, instalaciones de servicios y una gasolinera (FINA) cerca del puente Victoria. Junto a dicha gasolinera se construye una refinadora que da servicio a la Cité du Havre, en un lugar "en donde las condiciones del suelo eran muy malas". En total, el Autoparc Victoria mide alrededor de 6,000 pies [1,828 metros] de largo entre los puentes Champlain y Victoria y 1,100 pies [335.28 metros] de ancho en promedio; además, los muros de apoyo utilizados para rellenar el sector tienen una longitud de 7,800 pies [2,377 metros].

El mantenimiento de dos grandes terrenos de estacionamiento (Longueuil y el Autoparc Victoria) presentó más dificultades; casi todas las tardes las aplanadoras reconstruían las vías sin revestir; dada la naturaleza del relleno, las operaciones para contrarrestar el polvo se realizaban en forma permanente...

La lucha emprendida contra el polvo tuvo lugar tanto antes como después de la inauguración de la Expo utilizando un equipo especial. Antes de la inauguración, la mayoría de las vías no estaban revestidas y el aceite se pulverizaba. Durante la Expo se utilizó LOGNOSOL, un producto inofensivo para los vehículos.⁷

Construido únicamente para la exposición universal de 1967, el Autoparc Victoria también sirve de esponja a los terrenos industriales situados al norte y en particular a los de Ferrocarriles Nacionales. Desde entonces, todo tipo de productos químicos vertidos —tóxicos y de otra naturaleza— son alejados del río y se acumulan poco a poco en ese vasto espacio de estacionamiento parcialmente jardinado. En 1968, cuando la Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967 reintegra a la ciudad de Montreal los principales sitios de la Expo (las islas Ronde, Sainte-Hélène y Notre-Dame) para la realización de Terre des Hommes, el Autoparc Victoria es excluido de la devolución y después de la disolución de la Compañía en 1969 en virtud de la Ley sobre la Liquidación de la Expo (*Loi sur la liquidation de l'Expo*), el terreno de estacionamiento pasa a la jurisdicción del Consejo de Puertos Nacionales.

7. Compañía Canadiense de la Exposición Universal de 1967, *Rapport general sur l'exposition universelle de 1967* [Informe general sobre la exposición universal de 1967], tomo III, 1969, pp. 1508-1509.

6. Conversión de un estacionamiento en aeropuerto: el Adacport

A principios de la década de 1970, con la intención de reactivar una industria aeronáutica canadiense en dificultades, y con las fábricas Canadair de Ville Saint-Laurent y De Havilland de Toronto en mente, el gobierno federal propone llevar a cabo un proyecto de aviones de despegue y aterrizaje en corto (*avions a decollage et a atterrissage court*, ADAC) que unan el centro de la ciudad de Ottawa con el de Montreal.

La elección de los aparatos es objeto de acaloradas discusiones entre compañías de Montreal y Toronto, pero el ministro federal de Transporte anuncia rápidamente la elección de seis aparatos de la marca Twin Otter DHC-6 de la compañía De Havilland. En la continuación de este anuncio en la primavera de 1971, el ministro informa además la posibilidad de habilitar un aeropuerto que pueda recibir este tipo de aviones en el sitio del Autoparc Victoria, en desuso después de 1967, y plantea que el primer vuelo podría tener lugar en septiembre de 1972.

Estos aires de optimismo impulsan al Consejo Municipal de Montreal a modificar el reglamento de uso de suelo de los barrios municipales en cuestión (Reglamento 4444) a fin de validar en ellos el sector industrial clase III. Sin embargo, aun cuando el Autoparc Victoria es el único terreno disponible cercano al centro de la ciudad de Montreal para la realización de dicho proyecto, su aprovechamiento se pone en tela de juicio principalmente a causa de su suelo, considerado demasiado maleable, y a las emanaciones de gas que escapan del subsuelo. En el verano de 1973, el ministerio de Transporte de Canadá asigna un contrato de \$1.6 millones para la conversión del sitio en aeropuerto.

Previsto originalmente para el 1º de abril, pospuesto para el día 15 y después para principios de mayo, el servicio aéreo que prestará el proyecto ADAC y que debe unir el centro de Montreal con Ottawa no será inaugurado antes de que finalice mayo, sino a principios de junio, debido a dificultades técnicas imprevistas ocasionadas por la naturaleza del terreno en el que se instaló el aeropuerto en Montreal.

El tarmac (área de estacionamiento y embarque) se hundió entre diez y quince centímetros en el suelo formado por varios metros de desechos apilados para construir el parque Victoria, actualmente en proceso de transformación en aeropuerto...

La pista del aeropuerto está agrietada en dos lugares; un inspector lanzó un pedazo de papel encendido a una de las grietas y se llevó una gran sorpresa al ver la pista arder a sus pies a causa de las emanaciones de metano generadas por la descomposición orgánica de los residuos. Finalmente, las chimeneas en donde se debe acu-

mular el gas para ser quemado automáticamente funcionan con más fuerza de la esperada porque el terreno libera más gas del que los ingenieros habían calculado...⁸

Una vez concluida la habilitación del terreno, el ministerio de Transporte de Canadá confía la administración del Adacport a Air Canada, compañía que para tal efecto crea una filial, AirTransit. El vuelo inaugural tiene lugar en el verano de 1974, pero luego de dos años de operaciones y numerosas dificultades de financiamiento, el proyecto de Adacport es abandonado.

Avión de la compañía AirTransit



Fuente: <<http://aviation.technomuses.ca>>.

En 1977, las dos principales compañías ferroviarias de Canadá —Ferrocarriles del Pacífico (*Canadien Pacifique*, CP) y Ferrocarriles Nacionales de Canadá (*Canadien National*, CN)⁹— atraviesan graves dificultades financieras con su servicio a los viajeros, por lo que, a imagen del gobierno de Estados Unidos y en vista de la organización de AMTRAK, el gobierno canadiense crea una nueva compañía de la Corona, VIA Rail Canada.

Esta compañía, obligada a presentar informes de sus actividades al ministerio federal de Transporte, tiene su domicilio social en Montreal y

8. René-François Desamore, "L'ouverture de l'Adacport de nouveau retarde" ["La inauguración del Adacport se retrasa nuevamente"], *La Presse*, 26 de marzo de 1974.

9. N de T: *Canadien National* (CN) es la denominación abreviada que suele darse a la *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, CNR.

opera instalaciones de mantenimiento en Ville Saint-Pierre, cerca del canal de Lachine y a orillas de la autopista 20. Casi cinco años después de su creación, VIA Rail anuncia inversiones por más de 300 millones de dólares para el establecimiento de cinco centros de mantenimiento en Canadá, de los cuales uno, con valor aproximado de \$140 millones, se construirá en la propiedad de CN en Pointe Saint-Charles. El nuevo Centro de Mantenimiento de Montreal (*Centre de maintenance de Montreal*, CMM, como lo designó VIA Rail Canada) se inaugura el 25 de septiembre de 1987 y, según un acuerdo, más de 500 empleados de CN (cuyas actividades están en retroceso) garantizan el mantenimiento de los vagones.

En agosto de 1984, diez años después de que se inaugurara el aeropuerto a orillas del río San Lorenzo, el Servicio de Protección del Medio Ambiente (*Service de protection de l'environnement*) de Environment Canada publica un estudio de 48 sitios de confinamiento de residuos peligrosos inventariados en propiedades federales en Quebec, entre ellos el sitio del Adacport.

El gas metano que escapa del antiguo basurero de Montreal, ahora enterrado bajo el Adacport del centro de la ciudad, puede desplazarse a grandes distancias y presentar eventualmente riesgos de explosión. Ésta es una de las conclusiones contenidas en un informe elaborado por Foratek International Inc. a solicitud de los servicios federales de protección del medio ambiente, que se publicó ayer...

Según los autores, el gas puede desplazarse a distancias considerables alrededor del sitio y acumularse en ciertos lugares, presentando así un impacto a largo plazo independiente de los niveles de actividad del sitio. También podría migrar, aprovechando conductos de todo género (drenaje, tuberías de electricidad o de teléfono), acumularse en espacios cerrados y presentar eventualmente riesgos de explosión en los terrenos contiguos. Además, el asentamiento del terreno generado por la compactación de residuos afectará las instalaciones presentes y futuras; por ejemplo, caminos y construcciones cuyos diseño y mantenimiento se verán totalmente afectados.¹⁰

Ante esta situación, ciudadanos bien intencionados de Montreal exigen a la administración municipal que adquiera el sitio a fin de explotar las reservas de gas metano enterradas en el lugar. El presidente del Comité Ejecutivo tranquiliza a la población respecto de la peligrosidad del sitio y agrega que, con base en estudios realizados por la ciudad de Montreal, se comprobó que las reservas de metano del sitio son mucho

10. Louis-Gilles Francoeur, "Des dangers d'explosion a l'Adacport?" ["¿Peligro de explosión en Adacport?"], *Le Devoir*, 30 de agosto de 1984.

menores a las del antiguo hipódromo Miron y que este último sitio es el que deberá ser objeto de explotación.

Por el momento ninguna construcción es posible en el sitio del Autoparc Victoria. Por lo tanto, el Sr. Lamarre no pondría objeción a la presencia de un parque a orillas del agua, un corredor verde a lo largo del río y de la autopista Bonaventure que podría extenderse más cerca del Autoparc...

Por otra parte, por órdenes de Environment Canada se efectuará un estudio hidrogeológico completo en el antiguo tiradero de Pointe Saint-Charles para verificar la impermeabilidad de la "línea Butler", frontera natural entre el patio de maniobras de Ferrocarriles Nacionales y el terreno del Adacport que contiene residuos de todo tipo.¹¹

11. Elyse Avon, "Les gaz enfouis de l'Adacport, aucun danger pour la population—Yvon Lamarre" ["Los gases enterrados del Adacport, ningún peligro para la población: Yvon Lamarre"], *La Voix Populaire*, 14 de mayo de 1985.

7. Desarrollo de una nueva vocación: el Technoparc

En el mes de noviembre de 1989, el Comité de Revitalización de la Economía y el Empleo del Suroeste de Montreal (*Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du Sud-Ouest de Montréal*, CREESOM) publica el informe *Sud-Ouest, organiser notre développement ensemble* [Suroeste, organización de nuestro desarrollo conjunto], en el que da cuenta de la degradación socioeconómica de ese sector y ofrece soluciones que pueden conducir a un plan de acción.

Menos de cuatro meses después, en respuesta al informe del CREESOM, la Comisión de Iniciativa y Desarrollo Económico de Montreal (*Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal*, CIDEM) anuncia, con el título "Plan d'action de la Ville de Montréal pour la relance économique du sud-ouest" ["Plan de acción de la ciudad de Montreal para la revitalización económica del suroeste"], previsiones de gastos por 223 millones de dólares durante un periodo de cinco años para la reactivación de ese sector, en particular para la renovación de antiguas zonas industriales, el desarrollo de un parque industrial y comercial, la bonificación del programa de ayuda para la renovación industrial, la revitalización de los accesos del canal de Lachine y el mejoramiento de la infraestructura carretera.

Dicho plan de acción en ningún momento menciona el antiguo sitio del Autoparc Victoria, y con sobrada razón. A principios de 1988, el Comité Ejecutivo de la ciudad de Montreal y el Consejo de Ministros del gobierno de Quebec celebran un convenio por el que, en determinadas condiciones, la ciudad puede adquirir el sitio del antiguo Adacport a efectos de desarrollar un parque de investigación y alta tecnología, de acuerdo con el destino reconocido para el lugar en el esquema de acondicionamiento de la Comunidad Urbana de Montreal (*Communauté urbaine de Montreal*, CUM).

De hecho, esta iniciativa se debe a la compañía Téléglobe Canada Inc. (TCI), la que por necesidades de espacio para sus actividades retiene una parte del sitio entre sus opciones de desarrollo. A partir de entonces, TCI redobla sus trámites de factibilidad tanto ante la ciudad de Montreal como ante la Sociedad de Puertos Nacionales y el Ministerio de Medio Ambiente de Quebec, dependencia esta última que después de mucho tiempo reclama la propiedad del sitio tomando en cuenta la propiedad hídrica original que, legalmente, le confiere todos los derechos.

Para resolver el dilema los dos niveles de gobierno celebran el siguiente acuerdo, válido únicamente para los terrenos del Adacport. El gobierno de Canadá y el

gobierno de Quebec convienen en ceder cada uno directamente a la ciudad de Montreal, mediante escrituras notariales, todos los derechos y pretensiones que tengan o puedan tener sobre la totalidad de los terrenos en cuestión. De esta forma, la ciudad de Montreal se convertirá en propietaria de dichos terrenos y los dos niveles superiores de gobierno convienen en no afectar su derecho de propiedad sobre otros terrenos similares en el futuro.¹²

En su sesión del 20 de marzo de 1989, el Consejo Municipal adopta dos proyectos de escritura por los que la ciudad de Montreal adquiere de dos propietarios diferentes y bajo condiciones distintas el mismo terreno: el antiguo sitio del Autoparc Victoria (del que Adacport había utilizado sólo una parte).

EL COMITÉ EJECUTIVO somete

1. *Un proyecto de escritura por el que la Corporación Portuaria de Montreal vende, cede y transfiere a la ciudad, sin garantía alguna, todos sus derechos, títulos y pretensiones sobre un sitio ubicado en Montreal, es decir, un lote en aguas profundas, compuesto del bloque número 2 del catastro de la Municipalidad de la jurisdicción de Montreal y del bloque número 5 del catastro de la ciudad de Montreal (barrio Sainte-Anne), según se muestra en el plano R10072. El precio de venta es la cantidad nominal de \$1.00 y otra contraprestación apropiada y valiosa;*
2. *Un proyecto de escritura por el que su Majestad en derecho de Quebec vende a la ciudad, sin garantía alguna, todos sus derechos, títulos y pretensiones que tenga o pueda tener sobre un sitio ubicado en Montreal, es decir, un lote en aguas profundas, compuesto del bloque número 2 del catastro de la Municipalidad de la jurisdicción de Montreal y del bloque número 5 del catastro de la ciudad de Montreal (barrio Sainte-Anne), según se muestra en el plano R10072. El precio de venta es la cantidad de \$1,000,000.00;*

Visto el informe de la directora del Servicio de Asuntos Corporativos, el Comité Ejecutivo recomienda:

- a) *aprobar dichos proyectos de escrituras y autorizar al secretario general o al escribano de la ciudad a firmarlos en nombre de la ciudad;*
- b) *votar para tal efecto créditos por \$1,030,000.00, que incluyen gastos financieros, y atribuirlos al préstamo autorizado por el reglamento 8082.¹³*

12. Comisión de Iniciativa y Desarrollo Económico de Montreal (CIDEM), *Notas explicativas al Consejo Municipal*, 15 de marzo de 1989, Archivos municipales de Montreal, Expediente 89-0030936.

13. Archivos municipales de Montreal, *Extracto fiel del acta de la asamblea del Consejo Municipal*, sesión celebrada el 31 de marzo de 1989, Número de resolución CO8901189.

En el primer caso y por la módica suma de \$1 y “otra contraprestación apropiada y valiosa”, la ciudad de Montreal acepta, en virtud del artículo 1 relativo a las condiciones de la escritura de venta, el inmueble en las condiciones en que se encuentra y “libera expresamente a Su Majestad en derecho de Canadá, a sus representantes y mandatarios y, en particular, a la Corporación Portuaria de Montreal, sus representantes y empleados, de toda responsabilidad relacionada con el título de propiedad y el estado del suelo y el subsuelo del inmueble, y los exonera completamente de cualesquiera reclamación, demanda, acción, procedimiento, pérdida, multa, gasto o daño resultantes de vicios de los títulos de propiedad o derivados del estado del suelo y del subsuelo del inmueble”.

En el segundo caso, por la suma de \$1,000,000, se incluyen condiciones similares en la escritura de venta, con la salvedad de que, además, la ciudad se obliga a realizar o a solicitar la elaboración de un estudio de caracterización de las sustancias peligrosas que puedan contener el suelo y el subsuelo del lugar. El costo del estudio, hasta por la cantidad total de \$300,000, podrá deducirse del precio de compra.

En diciembre de 1989, la Dirección Regional de Montreal-Lanaudière del Ministerio de Medio Ambiente de Quebec autoriza a la ciudad de Montreal para que proceda a la construcción de drenaje sanitario y pluvial y conductos de acueducto, bajo la vía sur de lo que a partir de entonces se conoce con el nombre de Parque de Investigación y Alta Tecnología de Montreal (*Parc de recherche et de haute technologie de Montréal*). Los trabajos de infraestructura apenas han comenzado cuando, en agosto de 1990, se observan los primeros resurgimientos de hidrocarburos, río arriba del puente Victoria.

8. Medidas correctivas provisionales

En 1991, Ferrocarriles Nacionales de Canadá, a través de su filial AMF Techno Transport Inc., administradora de los talleres de Pointe Saint-Charles, pone en marcha medidas provisionales de captación de hidrocarburos. A partir del otoño de ese mismo año, CN y la ciudad de Montreal pagan a partes iguales los costos de tales medidas y de los estudios para la búsqueda de una solución permanente, hasta que CN instala su propio sistema de captación y retira su participación en septiembre de 1997. Este sistema, instalado en la propiedad de CN cerca del límite con el terreno de la ciudad, consta de 122 pozos de recuperación de aceites flotantes y de ninguna manera garantiza la no afectación de las aguas subterráneas. Para la primavera de 2000, gracias al sistema se había logrado captar un volumen de 600,000 litros de aceite. Paralelamente, entre 1992 y 1995 CN desmantela sus dos importantes tanques de almacenamiento superficiales, situados cerca de los límites del terreno de la ciudad y que databan de 1957.

Hacia el mismo periodo, con el fin de mejorar la calidad de los materiales de superficie, el drenaje y la topografía, la ciudad de Montreal lleva a cabo operaciones de rellenado de los sectores centro y oriente de su sitio, utilizando para ello 540,000 m³ de sus propios suelos. Después de que CN cancela su participación, la ciudad se hace cargo por sí sola de los estudios tendientes a aplicar una solución permanente, así como de las medidas temporales en las orillas del río, colocando barreras flotantes cerca del puente Victoria.

En mayo de 1999, ante la complejidad de la problemática, los impactos ambientales vinculados a los resurgimientos y a las obras proyectadas, las numerosas alternativas de captación y recuperación contempladas, y las cuestiones jurídicas y económicas, la ciudad de Montreal conviene en realizar un análisis de valor. Esta medida reúne a un equipo multidisciplinario de diez personas que establece las necesidades y obligaciones de la ciudad para enseguida seleccionar la mejor alternativa e identificar las etapas de ejecución subsiguientes. La alternativa seleccionada consiste en levantar un muro impermeable con recuperación pasiva optimizada a lo largo del mismo; con una longitud de 1.1 km, dicho muro ha de construirse en una servidumbre municipal situada en el límite sur del antiguo Adacport. Esta alternativa requiere, asimismo, barreras flotantes a la orilla del río que deben permanecer durante determinado número de años.

Los estudios preparatorios necesarios para la realización de la obra se confían a la empresa SNC-Lavalin Environnement Inc. (SLEI) y son

objeto de dos informes distintos (de marzo y abril de 2002). El sistema propuesto en el estudio de anteproyecto consta de un muro de captación flotante instalado en los límites del sitio de la ciudad, al norte de la calle Carrie-Derick. Dicho muro, cuya longitud se extiende a 1.6 km en función de los últimos resultados de caracterización, deja pasar las aguas subterráneas por su base y tiene pozos de desnatado de aceites flotantes distribuidos río arriba. Se prevé continuar las operaciones de recuperación en la orilla durante cierto periodo. El volumen de hidrocarburos en fase flotante en el sitio de la ciudad, río arriba del muro proyectado, se calcula en 3,800,000 litros, y en 270,000 litros entre el muro y el río, bajo la autopista Bonaventure. Se calcula un costo de entre \$8 y \$9.8 millones para el proyecto.

En febrero de 2002, la elaboración de los planos y el presupuesto del sistema de captación y recuperación de hidrocarburos antes del lanzamiento de la licitación para su ejecución ese mismo año se encomienda a SLEI. Sin embargo, en mayo de 2002, a solicitud de Environment Canada y del Ministerio de Medio Ambiente de Quebec, se acuerda la suspensión temporal de dichos trabajos de elaboración con objeto de realizar estudios de caracterización de la toxicidad del agua subterránea y de reevaluar los trabajos planeados a la luz de los resultados obtenidos.

Es así como el proyecto de contención de hidrocarburos se modifica a modo de incluir la contención de las aguas subterráneas. En abril de 2004, SLEI entrega a la ciudad los planos y el presupuesto de dicho sistema de contención y recuperación de hidrocarburos y aguas subterráneas; los costos de ejecución se estiman a partir de ese momento en \$20.3 millones.

9. El futuro de un sitio íntimamente ligado a la gran historia de Montreal

En la primavera de 1993, independientemente de las medidas iniciadas para la recuperación de los hidrocarburos provenientes del terreno de CN, el Consejo Municipal modifica el reglamento de uso de suelo de los barrios de Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Saint-Paul, Sainte-Anne, Saint-Gabriel y Saint-Joseph (reglamento 9373) con el objetivo de autorizar las nuevas actividades del Technoparc Montreal metropolitano, campus Montreal. Entre las actividades autorizadas se incluyen centros de investigación y laboratorios, así como sus unidades de producción conexas, al igual que centros de administración de empresas, centros técnicos o establecimientos de enseñanza en los campos de aeroespacio, biotecnología, electrónica, consultoría, ingeniería de materiales, informática, instrumentos científicos, farmacéutica, óptica o telecomunicaciones. Con todo, en los primeros años de operación del sitio no se instalan más que dos empresas dedicadas a las telecomunicaciones, a saber, Téléglobe Canada y Bell Mobilité. Han de transcurrir varios años más para que el complejo cinematográfico Mel's se establezca en lo que había sido el Adacport y anteriormente el Autoparc Victoria y la comuna Saint-Pierre.

A partir de 1662, la finca de la Congregación de Nuestra Señora en Pointe-Saint-Charles se extiende cada vez más, pasando de la treintena de fanegas concedidas por Maisonneuve, a 212 fanegas en 1731. En un principio aislada de la ciudad, después fue invadida por ella. Del lado sur, el muelle le arrebató el acceso al río y obstruyó su vista al horizonte; los gigantescos trabajos de terraplenado de la Expo 1967 absorbieron la comuna Saint-Pierre donde pastaban las bestias y los dos islotes que comúnmente se conocían como Isla de los Caballos y La Savate. Del lado norte y al poniente, el río Saint-Pierre, con su brazo y el arroyo Saint-Gabriel, cedieron su lugar a las calles o a las vías de los Ferrocarriles Nacionales, mientras que al oriente, una parte considerable estaba ocupada por los servicios del mismo ferrocarril. Fábricas, edificios públicos, establecimientos comerciales y casas habitación poco a poco fueron relegando al olvido la vocación agrícola de ese rincón de la isla de Montreal.¹⁴

El 27 de abril de 2004, el Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA), organismo internacional creado por Canadá, Estados Unidos y México en el marco del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN), recomienda al Consejo de dicha Comisión elaborar un expediente de hechos relativo a la petición Technoparc de Montreal (SEM-03-005).

14. Fuente: Emilia Chicoine, CND, *La métairie de Marguerite Bourgeoys à la Pointe-Saint-Charles [La finca de Marguerite Bourgeoys en Pointe-Saint-Charles]*, Éditions Fides, 1986, p. 122.

Esta recomendación se emite en atención a las solicitudes presentadas al Secretariado menos de un año antes por cinco organizaciones ambientalistas no gubernamentales, incluida la Sociedad de Lucha contra la Contaminación (*Société pour Vaincre la Pollution, SVP*), y hace un llamado a Environment Canada para que garantice la aplicación de la Ley de Pesca (*Loi sur les pêches*), principalmente en lo que se refiere a la descarga de sustancias tóxicas al río San Lorenzo desde el sitio del Technoparc de Montreal.

[...] a solicitud de algunos peticionarios en abril de 2002, [el Ministerio de Medio Ambiente de Canadá (Environment Canada, EC)] llevó a cabo una investigación por infracciones a la sección 36(3) de la Ley de Pesca. De acuerdo con Canadá, la investigación permitió reunir todos los elementos de prueba necesarios para tipificar la infracción, excepto la identidad de los responsables de los depósitos. Como resultado, EC decidió dar por concluida su investigación.

En 2002, la ciudad propuso la instalación de un sistema a fin de evitar que las sustancias presentes en fase suspendida se filtraran al río San Lorenzo. Canadá señala que EC expresó su preocupación por la capacidad de un sistema de este tipo para contener las sustancias presentes en fase disuelta. En su respuesta, Canadá indica que EC está en conversaciones con la provincia de Quebec y la ciudad de Montreal para encontrar una solución integral a este problema.¹⁵

Una semana después de la emisión del comunicado de prensa de la CCA, el Ministro de Industria responsable del desarrollo económico de Canadá anuncia que el gobierno canadiense renueva su apoyo a la Sociedad Portuaria de Montreal (*Societe du Havre de Montréal*), organismo creado al concluir la Cumbre de Montreal 2002, con el fin de proponer a la administración de la ciudad un plan de desarrollo para el territorio comprendido, a *grosso modo*, entre los puentes Jacques-Cartier y Champlain y entre la calle Saint-Antoine al norte y el río San Lorenzo al sur.

Este anuncio ministerial se hace el mismo día en que la Sociedad Portuaria, después de más de un año de trabajo intenso, da a conocer su plan de acción titulado “El Puerto de Montreal, VISIÓN 2025” (*Le havre de Montreal, VISION 2025*). En su plan de fomento la Sociedad sugiere, entre otras medidas, que la autopista Bonaventure propiedad de Transports Canada, cuya explotación se confió a la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. (*Societe des ponts Jacques-Cartier et Champlain incorpore*), sea retrazada con el fin de permitir a toda la población de Montreal el acceso seguro a las orillas del río San Lorenzo.

15. Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte, “Recomienda el Secretariado recomienda la elaboración de un expediente de hechos para la petición ciudadana sobre Technoparc de Montreal”, comunicado de prensa emitido el 27 de abril de 2004.

El plan de la Sociedad prevé también la ampliación del destino del Technoparc, con pleno conocimiento de los problemas de contaminación del suelo de ese sector, pero sin olvidar el potencial de desarrollo que representan los terrenos en desuso de Ferrocarriles Nacionales de Canadá. Así, sugiere que en todo plan de desarrollo de los vastos terrenos industriales habilitados hace más de 150 años por la compañía ferroviaria Grand Tronc, se incluya una zona de amortiguamiento en forma de parque lineal entre los talleres de VIA Rail y aquellos propiedad de CN.

Perspectiva del desarrollo futuro del sitio.



Christian Thiffault, Arquitecto de la Sociedad Portuaria de Montreal

10. Perspectivas

Dada su situación como zona de contención entre la propiedad de CN y el río, el sitio del antiguo Autoparc Victoria es causa de impactos ambientales negativos en el río y, por lo tanto, es necesario emprender medidas de mitigación. La ciudad de Montreal reconoce parte de la responsabilidad en su carácter de nuevo propietario del sitio, por lo que desde la aparición de los primeros resurgimientos de hidrocarburos, río arriba del puente Victoria, lleva a cabo operaciones de recuperación en las orillas, inicialmente junto con CN y después por su propia cuenta, tras el retiro de esta antigua sociedad de la Corona en 1997. En paralelo a estas medidas, la administración municipal ha contratado a diversos consultores con la intención de instrumentar una solución permanente. A la fecha, la ciudad de Montreal ha invertido más de dos millones de dólares en la búsqueda de una solución a los impactos ambientales negativos del sector.

En la primavera de 2004, el gobierno de Canadá anuncia inversiones de 3,500 millones de dólares a lo largo de un periodo de diez años para descontaminar sitios de propiedad federal, así como un paquete adicional de 500 millones de dólares para promover la limpieza de sitios con responsabilidad compartida, como los estanques bituminosos de Sydney, en Nueva Escocia. Por el bien de la colectividad de Montreal, el gobierno federal debe reconocer que las numerosas sociedades de la Corona que creó y que durante cerca de 150 años ocuparon las orillas del río San Lorenzo son las principales causantes del estado actual de los terrenos del Technoparc y que, en consideración de este contexto histórico, se justifica plenamente que una parte de dicho paquete se destine a la rehabilitación de los citados terrenos.

Ahora que se debate más de un proyecto de revalorización del antiguo Autoparc Victoria y de los terrenos de Ferrocarriles Nacionales, se impone la búsqueda y la aplicación de una solución permanente a la problemática ambiental de este sitio y tanto los propietarios actuales de los lugares como los anteriores deben contribuir su financiamiento.

Bibliografía selecta*Documentos históricos*

- Chicoine, Emilia, CND *La métairie de Marguerite Bourgeoys à la Pointe-Saint-Charles*. Edition Fides, Montreal, 1986, 359 pp.
- Linteau, Paul-André *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Éditions du Boréal, Montreal, 1992, 613 pp.
- MacKay, Donald *L'histoire du CN*. Editions de l'Homme, Montreal, 1992, 473 pp.
- Pinard, Guy *Montréal – Son histoire – Son architecture*, tomo 3. Editions La Presse, Montreal, 1989, 560 pp.
- Robert, Jean-Claude *Atlas historique de Montréal*. Editions Art Global/Libre Expression, Montreal, 1994, 167 pp.
- Rumilly, Robert *Histoire de Montréal*, tomo 2. Editions Fides, Montreal, 1970, 419 pp.

Archivos municipales de Montreal (mapas, monografías, etcétera).

Documentos técnicos

- ADS associés Ltée *Caractérisation du site et des environs de l'Adacport – Rapport de caractérisation final*, noviembre de 1988.
- ADS Groupe-Conseil Inc. *Évaluation de la migration des hydrocarbures en phase flottante hors de la propriété du CN à Pointe St-Charles*, octubre de 1992.
- ADS Groupe-Conseil Inc. *Caractérisation des espaces publics du Technoparc – Ancien site de l'Adacport*, diciembre de 1992.
- ADS Groupe-Conseil Inc. *Relevé des berges du fleuve Saint-Laurent à Pointe-Saint-Charles*, informe final, junio de 1994.

Aménatech Inc.	<i>Études supplémentaires de six sites de disposition de déchets solides sur les terres fédérales au Québec, 1985.</i>
Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du SUD-OUEST de Montréal (CREESOM)	<i>Sud-Ouest: organiser notre développement ensemble – Résumé du rapport final [resumen del informe final], Montreal, novembre de 1989.</i>
La Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967	<i>Rapport général sur l'Exposition universelle de 1967, tomo III, 1969.</i>
Les Conseillers Beak Ltée	<i>Étude de génie de l'environnement – Site de l'Adacport – Autoparc Victoria, enero de 1979.</i>
Dessau Inc.	<i>Technoparc Montréal métropolitain – Campus de Montréal – Contrôle environnemental des travaux de remblayage, septiembere de 1997.</i>
Envir-Eau Inc.	<i>Les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) – Antenne Butler – Pointe-Saint-Charles – Étude de caractérisation [estudio de caracterización], septiembere de 1992.</i>
Foratek International Inc.	<i>Étude des sites de disposition de déchets solides sur les terres fédérales au Québec – Rapport final Phase II [informe final fase II], marzo de 1984.</i>
Foratek International Inc.	<i>Étude des gaz – Site de l'Adacport, marzo de 1985.</i>
Golder Associés Ltée.	<i>Canadien national – Antenne Butler – Système d'interception d'hydrocarbures – Plans de construction, agosto de 1996.</i>
Miri Valorex Inc.	<i>Technoparc – Écoulement d'hydrocarbures au fleuve St-Laurent – Rapport d'analyse de la valeur, junio de 1999.</i>
SNC-Lavalin Environnement Inc.	<i>Caractérisation environnementale complémentaire (volets 1, 2 et 3) Project d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montreal, marzo de 2002.</i>

SNC-Lavalin Environnement Inc.	<i>Étude d'avant-projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montreal, marzo de 2002.</i>
Société du havre de Montréal	<i>Le havre de Montréal: Vision 2025, La ville et son fleuve/Une proposition pour l'avenir, Montreal, 2004.</i>
Ville de Montréal, CIDEM	<i>Plan d'action de la Ville de Montréal pour la relance économique de sud-ouest, Montreal, marzo de 1990.</i>
Ville de Montréal, Service de travaux publics	<i>Mémoire exposant le problème de l'élimination des déchets, 13 de diciembre de 1951.</i>

Reconocimientos

La realización del texto “El Autoparc Victoria: breve historia de la ocupación de un río” fue posible gracias a la colaboración de las siguientes personas:

Ingeniero de sección, División de Laboratorios, Servicio de Infraestructura, Transporte y Medio Ambiente (*Service des infrastructures, transport et environnement*, SITE)

Jefe de división, División de Laboratorios, SITE

Técnico en geomática, División de Geomática, SITE

Subdirector general adjunto, SITE

Diseñadora gráfica, División de Medios de Comunicación, Servicio de Servicios Administrativos (*Service des services administratifs*)

Coordinadora, División de Trámite de Documentos, Dirección de Archivo, Servicio de Asuntos Corporativos

Jefe de la División de Geomática, SITE

Ingeniero, División de Laboratorios, SITE

APÉNDICE 11

Curriculum vitæ de Guy Martin



Guy Martin

- Ciudadano canadiense
- Idiomas de trabajo:
 - Francés
 - Inglés
- Clasificación de seguridad:
 - Nivel II: secreto
 - Environment Canada
 - Expediente número:
- Jubilado de Environment Canada en enero de 2004, del cargo de jefe de la Sección de Inspecciones e Investigación, Dirección de Aplicación de la Ley, Administración Central.
- Guardia municipal y funcionario de pesca, respectivamente, para la aplicación de la Ley Canadiense de Protección Ambiental de 1999 y de la Ley de Pesca.

ESCOLARIDAD

<i>Universidad de Montreal, HÉC</i>	1994
Curso de Administración, Certificado	Montreal, Quebec
<i>Universidad de Quebec en Montreal</i>	1976
Curso de Geología del Medio Ambiente, Certificado	Montreal, Quebec
<i>Colegio de Enseñanza General y Profesional (CEGEP)</i>	1970-1972
<i>Saint-Laurent</i>	Ville St-Laurent,
Estudios superiores en	Quebec
– Química industrial y contaminación	
– Química instrumental	
– Hidráulica y medición de caudales	
Instituto Tecnológico de Vaudreuil,	1966-1969
Curso Técnico de Saneamiento de Aguas,	Vaudreuil, Quebec
Diploma de Estudios Técnicos	
CECM, Escuela Secundaria Saint-Émile	1962-1966
<i>Diploma de estudios secundarios</i>	Montreal, Quebec

EXPERIENCIA DE TRABAJO

➤	<ul style="list-style-type: none"> ☞ El 16 de enero de 2004 se jubiló de Environment Canada. ☞ Empleo temporal como especialista en capacitación, en un curso de preparación de muestras legales impartido a funcionarios de Environment Canada.
---	--

1996 a enero de 2004	➤	<p>Jefe de la Sección de Inspecciones e Investigación, Dirección de Aplicación de la Ley, Environment Canada, Administración Central, Gatineau, Quebec.</p> <p>☞ Coordinar el apoyo regional para la aplicación de la Ley, garantizar el flujo de la información y realizar la gestión de las actividades regionales de aplicación; informar al personal encargado de cualquier controversia real o potencial, mantener vínculos con otros ministerios, dependencias y organismos nacionales e internacionales (Comisión para la Cooperación Ambiental/TLCAN, INTERPOL, EPA de Estados Unidos, Servicio Estadounidense de Aduanas, Departamento de Justicia de Estados Unidos, etcétera).</p>
1995 a 1996	➤	<p>Asesor especial en aplicación de la Ley, Dirección de Aplicación de la Ley, Environment Canada, Administración Central, Hull, Quebec.</p> <p>☞ Asesorar al director y al director adjunto en temas de aplicación de la Ley, garantizar el apoyo a las regiones y la relación con otros ministerios, dependencias y organismos nacionales e internacionales.</p>
1993 a 1995	➤	<p>Jefe de la Sección de Inspecciones e Investigación, Dirección de Protección del Medio Ambiente, Environment Canada, Región Quebec, Montreal, Quebec.</p> <p>☞ Dirigir las actividades regionales de inspección e investigación y crear herramientas y procedimientos de aplicación de la Ley.</p> <p>☞ Dirigir las principales investigaciones e iniciar acción legal contra los infractores.</p> <p>Ejemplo: Tioxide Canada Limitée. Sanción impuesta: \$4 millones.</p>
1988 a 1993	➤	<p>Jefe de la Sección de Investigación, Dirección de Protección del Medio Ambiente, Environment Canada, Región Quebec, Montreal, Quebec.</p> <p>☞ Dirigir las actividades de investigación, realizar las principales investigaciones y crear las herramientas y procedimientos pertinentes.</p>
1983 a 1988	➤	<p>Tecnólogo principal en operaciones de emergencia ambiental, Dirección de Protección del Medio Ambiente, Environment Canada, Región Quebec, Montreal, Quebec.</p> <p>☞ Garantizar la atención de emergencias, crear herramientas y procedimientos de atención de emergencias ambientales y mantener el estado de alerta.</p>
1974 a 1988	➤	<p>Funcionario en capacitación en operaciones de emergencia (funcionario de guardia), Dirección de Protección del Medio Ambiente, Environment Canada, Región Quebec, Montreal, Quebec.</p>

1974 a 1988 (<i>continúa</i>)		☞ Garantizar la atención de emergencias. Empleo de tiempo parcial.
1973 a 1983	➤	Tecnólogo principal, Sección de Empresas Federales, Dirección de Protección del Medio Ambiente, Environment Canada, Región Quebec, Montreal, Quebec. ☞ Desarrollar y dirigir un programa de "Vigilancia y Control" de instalaciones de tratamiento de aguas federales y dirigir un equipo de muestreo de efluentes (industriales, municipales y gubernamentales).
1971 a 1973 (<i>continúa</i>)		☞ Asegurar el control cualitativo de la producción y distribución de agua potable y la calidad de los efluentes de estaciones de tratamiento de aguas residuales de la región oeste de Quebec. Garantizar el muestreo sistemático, recomendar las correcciones necesarias e informar a la Administración y a los municipios de los riesgos.
1970 a 1971	➤	Responsable de guardia, Fábrica-Escuela de Tratamiento de Aguas, Ministerio de Educación de Quebec, Cité des Jeunes de Vaudreuil, Vaudreuil, Quebec. ☞ Asegurar la producción y el control cualitativo de la producción de agua potable en vías de distribución a la Cité des Jeunes de Vaudreuil y a la ciudad de Vaudreuil, Quebec.
1969 a 1970	➤	Responsable de guardia, Plantas de tratamiento de aguas residuales, Dirección de Saneamiento del Agua, Ciudad de Montreal, Quebec. Garantizar el buen funcionamiento mecánico y el control de calidad de los procesos de saneamiento de aguas residuales de diversas estaciones bajo el control de la ciudad de Montreal.

DOCUMENTO 1

Resolución de Consejo 08-04



23 de junio de 2008

RESOLUCIÓN DE CONSEJO 08-04

Instrucción al Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental para que ponga a disposición pública el expediente de hechos relacionado con la Petición SEM-03-005 (Technoparc de Montreal)

EL CONSEJO:

EN RESPALDO del proceso previsto en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) en materia de peticiones ciudadanas sobre asuntos de aplicación de la legislación ambiental y la preparación de expedientes de hechos;

HABIENDO RECIBIDO el expediente de hechos final de la Petición SEM-03-005; y

TOMANDO EN CUENTA que, en términos del artículo 15(7) del ACAAN, corresponde al Consejo decidir si el expediente de hechos ha de ponerse a disposición pública;

POR LA PRESENTE DECIDE:

HACER PÚBLICO e incluir en el registro de la CCA en Internet, el expediente de hechos final sobre la petición SEM-03-005;

ADJUNTAR al expediente de hechos final los comentarios que Canadá proporcionó al Secretariado sobre el proyecto del expediente de hechos, e

INCLUIR en el expediente de hechos final un descargo de responsabilidad en el que se aclare que el documento fue elaborado por el Secretariado, y que los puntos de vista expresados no necesariamente reflejan la posición de los gobiernos de Canadá, Estados Unidos de América y México.

APROBADA A NOMBRE DEL CONSEJO:

David McGovern
Gobierno de Canadá

Enrique Lendo Fuentes
Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos

Scott Fulton
Gobierno de los Estados Unidos de América

DOCUMENTO 2

Comentarios de Canadá





Gatineau QC K1A 0H3

22 de enero de 2008

Sr. Adrián Vázquez, Director Ejecutivo
Comisión para la Cooperación Ambiental
393, rue St-Jacques Ouest
Bureau 200
Montreal, QC H2Y 1N9

Estimado Sr. Vázquez:

Me refiero al borrador de expediente de hechos de la petición ciudadana sobre aplicación de la legislación ambiental SEM-03-005 (*Technoparc de Montreal*) y me complace informarle que Canadá concluyó la revisión del mismo, en términos del artículo 15(5) del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN). Con el fin de colaborar con el Secretariado en la elaboración de la versión final del expediente, adjuntamos ciertos comentarios que señalan inexactitudes en el texto y aclaran varios de los hechos presentados.

Además de los comentarios antes referidos, cabe mencionar ciertas inquietudes surgidas en torno a la inclusión de material que puede afectar la objetividad del expediente. No obstante que ni el ACAAN ni las *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* (las "Directrices") definen el término "expediente de hechos", ambos documentos son una guía en cuanto al objeto y al tipo de información que un expediente de hechos debe incluir. Como ya lo han observado las Partes, dichos documentos dejan en claro que el objetivo de un expediente de hechos es brindar al público una presentación objetiva e independiente de los hechos para que los lectores puedan sacar sus propias conclusiones con respecto a la supuesta omisión en la aplicación efectiva de la legislación ambiental. Considerando que opiniones e hipótesis pueden comprometer la objetividad del documento, no deben formar parte del expediente de hechos.

El Secretariado presentó un análisis y la interpretación de diversas leyes y precedentes judiciales, incluida su interpretación de la Ley de Pesca; sin embargo, no es su papel revisar la ley en un área particular. De especial inquietud es el apartado 6.2, que contiene una opinión prolija del estado de la jurisprudencia canadiense en este tema. Con el fin de

salvaguardar la neutralidad del informe, el análisis de los precedentes judiciales realizado por el Secretariado debe omitirse del expediente de hechos.

De manera similar, la especulación sobre el éxito de la medida de aplicación tomada en contra de Ferrocarriles Nacionales de Canadá antes y después de 1991, que se presenta en los apartados 8.4.1 y 1.3., debe retirarse del informe por no ser información fáctica.

Asimismo, Canadá desea subrayar la necesidad de que los expedientes de hechos se apeguen a las instrucciones del Consejo. En el caso que nos ocupa, el expediente de hechos se refiere a la supuesta omisión en la aplicación efectiva de la sección 36(3) de la Ley de Pesca. Del análisis minucioso del tema se desprende que el expediente de hechos debe respetar las directrices marcadas por la Resolución de Consejo 04-05, que autoriza la elaboración de un expediente de hechos que se concentre de manera explícita en el área geográfica ocupada por el sector en donde se ubica el Technoparc de Montreal. Es por ello que las referencias a un estudio sobre el efluente de aguas residuales de la Comunidad Urbana de Montreal y las aguas superficiales río arriba del punto de descarga de aguas residuales al río San Lorenzo (apartados 8.3.1.2 y 1.2), así como al Love Canal en Estados Unidos (apartado 8.3.2.1), son dos ejemplos de información ajena al alcance de las instrucciones del Consejo. Estos pasajes no contribuyen a que el público comprenda si se ha aplicado la Ley de Pesca en el sector del Technoparc de Montreal y por lo tanto deben eliminarse.

Si bien la Resolución de Consejo 04-05 solicita la documentación de hechos relativos a las “características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc de Montreal”, en ningún momento solicita al Secretariado de la CCA presentar hipótesis sobre los posibles orígenes de la contaminación. A este respecto, la última parte del apartado 8.3, después de la gráfica 7, debe eliminarse del expediente de hechos por tratarse de información hipotética y no fáctica. La primera parte de este apartado es una inferencia derivada de información fáctica proporcionada al Secretariado por Ferrocarriles Nacionales de Canadá. La segunda, el informe por escrito presentado al Secretariado de la CCA por el ex jefe de la Sección de Inspecciones e Investigación de la oficina regional de Environment Canada, representa una opinión, y no hechos. Este informe no ha sido revisado por pares, además de que las fuentes de información presentadas se desconocen y no se pueden verificar. Dada la naturaleza de esta información, Canadá se ve obligado a solicitar que este apartado sea omitido del expediente de hechos.

Con el fin de facilitar nuestra revisión del expediente de hechos final y ayudar a que se tome oportunamente la decisión relativa a su publicación, agradeceremos al Secretariado proporcionar a Canadá una versión electrónica de dicho expediente en “modo de revisión”.

Hacemos notar que los comentarios que se adjuntan están en francés y se refieren a la versión del borrador de expediente de hechos en ese idioma. Canadá proporcionará a la brevedad posible la traducción al inglés de estos comentarios.

Canadá hace la observación de que el procedimiento señala que los comentarios de una parte no pueden darse a conocer si no lo instruye el Consejo y sólo hasta que el Consejo tome la decisión de poner el expediente de hechos final a disposición pública de conformidad con el artículo 15(7) del ACAAN.

Atentamente,

(original firmado)

David McGovern
Viceministro Adjunto,
Asuntos Internacionales

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
1	Resumen	1	Segundo párrafo: "...provenientes del Technoparc de Montreal, sitio de un histórico relleno sanitario...". Sería más exacto decir que el Technoparc formó parte de un territorio que hasta 1966 funcionó como basurero.
		1	Segundo párrafo: Para mayor claridad sería conveniente señalar que la ciudad de Montreal estaba a cargo de la operación del basurero de Pointe Saint-Charles durante el tiempo que estuvo en funcionamiento. En ese entonces dicho sector era responsabilidad del puerto de Montreal.
		3	Primer párrafo: La vocación primordial del sector era servir de relleno sanitario de desechos municipales e industriales, ya que las actividades del patio de ferrocarril se concentraban en la parte oeste (considerando el norte magnético) del sector del Technoparc. Este párrafo necesita ajustes para aclarar el uso que se daba a todo el sector. El segundo párrafo del apartado 2, página 8, describe mejor dicho uso.
		3	Primer párrafo: "Con el tiempo, y al igual que en otros lugares, la orilla...". No se definen los "otros lugares", por lo que la frase se debe precisar o eliminar.
		3	Primer párrafo: "... (y más tarde, como pista de despegue y aterrizaje de vuelos cortos)" . El informe debe precisar: "... (y más tarde, como pista de despegue y aterrizaje de vuelos cortos del <u>ministerio de Transporte de Canadá</u>)".
		3	Segundo párrafo: "...se decidió que no era necesario adoptar medidas urgentes...". Para hacer constar los hechos, sería conveniente precisar 'quién' decidió".
		3	Tercer párrafo: "La ciudad de Montreal, además de asumir...". Para mayor precisión, esta frase se debería sustituir por: "La ciudad de Montreal se comprometió a asumir el riesgo ambiental y a indemnizar...".

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
		3	Tercer párrafo: "Ahora bien, como la ley provincial" Precisar el nombre de dicha ley: Ley sobre la Calidad del Medio Ambiente (LQE), artículo 65.
		3	Cuarto párrafo: "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), otra sociedad de la corona federal, posee diversos terrenos entre el Technoparc y el puente Champlain, al oeste" Esta información es inexacta. PJCCI posee una parte de dichos terrenos y, por decreto del gobierno de Quebec de 1963, administra una parte de los terrenos riparianos propiedad de Quebec.
1.2	Características y destino de la contaminación en el sector donde se ubica el Technoparc	4	Primer párrafo "Se calcula que [la parte central del Technoparc] alberga entre 4 y 8 millones de litros de diésel...". Estos datos fueron tomados del informe de SNC Lavallin de 2002, en el que se menciona que las fases libres de hidrocarburos de petróleo están formadas por una mezcla de diésel y de otros productos más pesados.
		4	Primer párrafo: "La presencia de BPC en el diésel se atribuye principalmente al efecto corrosivo de este último, el que es probable que haya acelerado la liberación ... (p. ej., transformadores viejos) enterrados en ese sector". La primera frase es inexacta, ya que el diésel actúa como solvente y no es corrosivo; la segunda frase parte de una hipótesis y por lo tanto no es información fáctica. Sugerimos eliminar estas dos frases.
		4	Segundo párrafo: "El agua subterránea del patio de ferrocarril se encauzaba enseguida...". Esta información es inexacta, ya que dicha agua se reinyectaba en los terrenos de CN.
		4	Tercer párrafo: "En 2006, un organismo creado por Canadá, Quebec y la ciudad de Montreal recibió fondos del gobierno federal...". Esta información es inexacta e incompleta y se debe sustituir por lo siguiente: "En 2006, un organismo sin fines de lucro, el Centro de Excelencia de Montreal en Rehabilitación de Sitios (CEMRS), creado por Canadá, Quebec y la ciudad de Montreal, recibió fondos del ministerio de Desarrollo Económico de Canadá (EDC) para llevar a cabo un estudio sobre la posibilidad de tratamiento de las aguas subterráneas del sector del Technoparc, que incluyera un estudio sobre el origen de la toxicidad de dichas aguas."

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
		4	Tercer párrafo: "...que reduciría al máximo los elementos nocivos presentes en ésta antes de su vertimiento al río o al drenaje unitario de la ciudad de Montreal". Para evitar plantear hipótesis, modificar la frase por la siguiente: "...que reduciría al máximo los elementos nocivos presentes en ésta".
1.3	Hechos relacionados con las visitas de inspección de Environment Canada, antes y después de la emisión de un aviso de advertencia	5	Primer párrafo: "Durante los siguientes seis años, CN –sociedad de la corona federal en vías de privatización– y la ciudad de Montreal..." Para obtener una fórmula más imparcial sugerimos la siguiente modificación: "Durante los siguientes seis años, CN –privatizada en 1995– y la ciudad de Montreal"
		5	Segundo párrafo: "En 1997, CN puso en servicio un sistema de contención de aguas subterráneas en su propiedad...". Esta información es falsa. CN puso en marcha un sistema de bioabsorción (<i>biostirping</i>) para recuperar las fases libres en los límites de sus terrenos. Este sistema está diseñado para bombear los hidrocarburos retirando la menor cantidad posible de agua subterránea.
		5	Segundo párrafo: "Según esta Ley [la Ley de Pesca], después de 1991 CN podía hacer valer la defensa de diligencia debida demostrando...". Esta frase parte de la opinión del redactor y no de los hechos, por lo que se debe eliminar.
1.4	Hechos relacionados con la investigación de Environment Canada y el estudio ecotoxicológico	6	Segundo párrafo: "Al mismo tiempo se sabía que si... la ciudad...". Esta frase parte de una opinión y constituye una hipótesis. Se debe identificar a la fuente, o se debe eliminar la frase.

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
1.5	Iniciativas de fomento del cumplimiento que siguieron al cierre de la inversión por Environment Canada	7	Primer párrafo: "Se esperaba que con la participación de PJCCI...". Es necesario definir quién era el que esperaba e indicar la fuente. Esta frase, formulada en esta forma, no es información fáctica.
		8	Primer párrafo: "En enero de 2006, el gobierno federal anunció... proyectos a gran escala para el saneamiento de las aguas residuales". Es erróneo decir que el gobierno federal anunció su intención de invertir 25 millones de dólares en la limpieza del Technoparc, ya que dicha cantidad se mencionó como promesa de una campaña electoral federal. Para mayor precisión, también es necesario agregar que Chantier Canada tenía previsto apoyar la rehabilitación de terrenos baldíos industriales.
3.2	Descripción del sector en el que se ubica el sitio del Technoparc	12	Segundo párrafo: "...problemas relacionados con la producción de gases...". Precisar biogases en lugar de gases.
		12	Primer párrafo: "...los terrenos no fueron utilizados sino hasta 1976, cuando el ministerio de Transporte...". Precisar que fue en 1974 y no en 1976.
5	Proceso de recopilación de información	19	Primer párrafo: "...detectó un fuerte olor a gasolina". Modificar por un fuerte olor a hidrocarburos (los estudios demostraron que dichos hidrocarburos son una mezcla de diésel y de productos más pesados, no de gasolina).
7.1	Política para el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones de la Ley de Pesca sobre protección del hábitat y prevención de la contaminación	29	El tercer párrafo de este apartado menciona que existen diferencias notorias entre las versiones preliminar y final de la Política para el Cumplimiento y la Aplicación y que dichas diferencias se señalan a continuación. No existen hechos que justifiquen esta afirmación y tampoco se mencionan pruebas en el resto del capítulo.

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
7.2	La decisión de interponer acción judicial	33	<p>Segundo párrafo: "Por lo tanto, de acuerdo con la Política para el Cumplimiento y la Aplicación, la interposición de una acción judicial queda al parecer descartada, o al menos resulta poco probable, para violaciones en las que una sustancia tóxica se depositó en un cuerpo de agua pero no ocasionó daños o riesgo de daño a los peces o su hábitat." Esta frase es falsa y al parecer se debe a una mala interpretación de la Política. Es cierto que para establecer que se ha infringido la sección 36(3) de la Ley no es necesario demostrar que ocasionaron daños a los peces o su hábitat; no obstante, lo que la política dice es que si ha habido daños o existe riesgo de daño a los peces o su hábitat, la interposición de acción judicial es el curso de acción preferido. No es necesariamente el que debe elegirse, ya que existen otros factores a considerar, pero sí se le dará preferencia. Otro punto importante es que si el ministerio elige emprender acción judicial, la decisión de interponerla o no corresponde al ministerio</p>
		36	<p>Primer párrafo: "Por otra parte, ya se habían iniciado las gestiones para la privatización de CN al inicio de la década de 1990 cuando se observaron surgimientos de hidrocarburos en la orilla del río San Lorenzo, que se suponían era combustible diésel proveniente del patio de maniobras de dicha compañía". El texto sugiere un vínculo entre la privatización de CN y la posible responsabilidad por los surgimientos de hidrocarburos. En primer lugar, los hechos presentados no confirman esta hipótesis. En segundo lugar, los pronombres indefinidos utilizados en el texto aparentemente se refieren a diferentes personas u organismos. Precisar a quiénes.</p>
		36 (Versión en inglés)	<p>Primer párrafo: La ribera no retrocedió, sino que avanzó por el rellenado.</p>
		37	<p>Primer párrafo: "En estas dos operaciones el gobierno federal actuó a la vez como vendedor, con la intención de limitar su responsabilidad ambiental, y como autoridad gubernamental encargada de aplicar la legislación ambiental". El texto subrayado debe eliminarse porque se trata de una opinión.</p>

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
		38	Quinto párrafo: "hicieron que [Environment Canada] participara nuevamente en la aplicación de las leyes ambientales en las provincias...". La Referencia 138 no está disponible en línea. Es necesario indicar una fuente que confirme la veracidad de esta información.
8.1	Información histórica	42	Primer párrafo: "Estos efluentes en ocasiones formaban grandes estelas de contaminación en las aguas". La referencia no parece indicar que se trate de información fáctica.
		43	Tercer párrafo: "...se extiende más allá de la autopista y colinda al oeste con terrenos propiedad de PJCCI". Esta información es inexacta. Sugerimos agregar el siguiente texto subrayado: "...terrenos propiedad de PJCCI y del gobierno de Quebec".
		44	Primer párrafo: "...fue vendido a la ciudad de Montreal a finales de la década de 1980 por...". Considerando cuán precisos son los datos de las escrituras de venta de los terrenos, sugerimos modificar la frase por la siguiente: "...fue vendido a la ciudad de Montreal en 1989 por...".
8.3.1.1	Fases flotantes	56	Segundo párrafo: "Desde la década de 1980, por lo menos, se sabe que en el subsuelo del sector existen...". Para mayor precisión, modificar en la siguiente forma: "Desde la década de 1980, estudios realizados en el Technoparc y presentados al Secretariado para constituir el expediente de hechos indican que en el subsuelo del sector...".
		56	Segundo párrafo: "Como el agua subterránea migra generalmente de arriba hacia abajo, era cuestión de tiempo que este "producto" oleoso...". Precisar quién externa la opinión, o retirar el texto subrayado.
8.3.1.2	Agua subterránea	70	Primer párrafo: "En este caso...". La frase como está formulada es inexacta porque carece de imparcialidad, ya que la información critica el contenido de la nota 237. Sugerimos sustituir esta frase por: "La campaña de muestreo emprendida por Environment Canada en el verano de 2002 y los resultados de las pruebas biológicas confirmaron que las aguas subterráneas eran tóxicas". De este modo, la nota 237 sería redundante y podría eliminarse.

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
8.3.2.2	Rehabilitación del río San Lorenzo	78-81	La mayor parte de los elementos de este apartado son ajenos al sitio del Technoparc y pueden crear confusión, ya que se trata del río San Lorenzo y en ocasiones de la ribera sur, mientras que el sitio del Technoparc está al norte. La relevancia con el Technoparc no es evidente en el caso de la mayoría de los elementos incluidos en el cuadro 1.
8.4.2	Entrega de un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal	87	Segundo párrafo, así como nota 305: "Cabe mencionar que una compañía se inconformó...". Esta frase y esta nota no tienen relación alguna con el sitio del Technoparc de Montreal y no deben formar parte del expediente de hechos.
8.4.3	Hechos ocurridos después de la entrega del aviso de advertencia	93	Segundo párrafo: "...con el personal responsable de la aplicación [de la Ley]...". Especificar de qué ley se trata.
8.6	Medidas de promoción del cumplimiento posteriores a la decisión de Environment Canada de no recomendar la presentación de cargos	108-109	Segundo párrafo: "En noviembre de 2005, atendiendo una sugerencia de Environment Canada, la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá anunció una contribución...". Esta afirmación es inexacta, puesto que Environment Canada sugirió a CEMRS desarrollar un proyecto que más tarde fue financiado por la Agencia mencionada. Sugerimos sustituir esta frase por la siguiente: "En noviembre de 2005, la Agencia de Desarrollo Económico de Canadá anunció una contribución de 1.56 millones de dólares...".
[8]	Nota final	115	Primer párrafo: "En 1998, Environment Canada entregó un aviso de advertencia a la ciudad de Montreal y propuso la construcción de una barrera para impedir el flujo del aceite y el agua subterránea del Technoparc al río San Lorenzo". En esta frase, el texto sugiere la existencia de una relación entre el aviso de advertencia de Environment Canada y la propuesta de dicho ministerio para la construcción de una barrera. No existe tal relación entre estos dos hechos. El aviso de advertencia es una de las posibles consecuencias cuando justificadamente se considera que se ha infringido la sección 36(3) de la Ley de Pesca. Este aviso es emitido por la división responsable de la aplicación de la ley de Environment

Apartado #	Apartado del Expediente	Página	Comentario / Sugerencia
[8] (cont.)	Nota final	115	<p>Canada. En cuanto al otro hecho informado y a la posibilidad de que la propuesta viniera de la división responsable de Programas de Environment Canada, es poco probable porque el ministerio carece de facultades para autorizar proyectos que permitan cumplir con la sección 36(3) de la ley.</p>
		115	<p>Primer párrafo: "Una vez establecidas las especificaciones técnicas del proyecto, Environment Canada recibió una queja de grupos ambientalistas al amparo de la sección 36(3) de la Ley de Pesca, que ponía de relieve el hecho de que la propuesta no incluía medidas para intervenir en el vertimiento de agua subterránea contaminada al río San Lorenzo". La queja recibida por Environment Canada en 2002 no guardaba relación alguna con la propuesta de la ciudad de Montreal para instalar un sistema de recuperación de aceite (fase flotante). De hecho, la queja era en realidad una solicitud al ministerio para que abriera una investigación con respecto al vertimiento de aceite (fase flotante) río arriba del puente Victoria y pretendía que el responsable era el propietario del Technoparc, es decir, la ciudad de Montreal.</p>
		115	<p>Segundo párrafo: Fue Environment Canada a través de su División de Programas quien puso en tela de juicio la capacidad de la obra propuesta por la ciudad de Montreal para lograr que el sitio cumpliera con la Ley de Pesca, ya que dicha obra no incluía ninguna intervención en el agua subterránea de todo el sitio que pareciera tener potencial tóxico. Este potencial fue confirmado por el estudio ecotoxicológico cuyos resultados se conocieron en el otoño de 2002.</p>

