



TP 15418F
(05/2019)

Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires Rapport au Parlement, 2011-2016

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES

Le 7 mai 2019

<p>Autorité responsable</p> <p>Le directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.</p>	<p>Approbation</p> <p style="text-align: center;">« L'original signé par Naim Nazha »</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Directeur exécutif Sécurité de la navigation et programmes environnementaux Sécurité et sûreté maritime Sécurité maritime</p> <p>Date de signature : _____</p>
---	--

Date de diffusion originale : Août 2014

Date de Révision : Mai 2019

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2019.

This publication is also available in English under the following title *Ship-Source Oil Spill Response and Preparedness Regime Report to Parliament, 2011 – 2016*.

TP N° 15418

PDF

N° de cat. T29-155/2016F-PDF

ISBN 978-0-660-32325-1

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant :

www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html

Ou communiquer avec : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante : **[insérer l'adresse URL]**.

TP 15418F
(05/2019)

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires Rapport Au Parlement, 2011-2016			
TP n°	15418F	Édition	2019	SGDDI# 15567500
N° de catalogue	T29-155/2016F-PDF	ISBN	978-0-660-32325-1	
Auteur	Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (AMSE) Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks, 10e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone	1-855-859-3123 (Sans frais) ou 613-991-3135	
		Télécopieur		
		Courriel	securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca	
		URL	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/	

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision				
Prochaine révision				
Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

ACRONYMES	1
OBJET DU RAPPORT	2
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LE RÉGIME CANADIEN DE PRÉPARATION ET D'INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES PAR DES NAVIRES	2
EEXIGENCES APPLICABLES AUX BÂTIMENTS ET AUX INSTALLATIONS DE MANUTENTION D'HYDROCARBURES.....	3
BÂTIMENTS.....	3
INSTALLATIONS DE MANUTENTION D'HYDROCARBURES.....	4
PARTENAIRES DU RÉGIME ET RESPONSABILITÉS DE CES DERNIERS.....	4
TRANSPORTS CANADA.....	4
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	5
ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA	5
ORGANISMES D'INTERVENTION	5
EXAMEN DU RÉGIME AU COURS DE LA PÉRIODE 2011-2016.....	7
SURVEILLANCE DU RÉGIME.....	7
AGRÉMENT	7
FORMATION ET EXERCICES	8
MISES À JOUR LÉGISLATIVES	9
CAPACITÉ DE SURVEILLANCE	9
PROGRAMME NATIONAL DE SURVEILLANCE AÉRIENNE.....	10
PROJET PILOTE DE PLANIFICATION D'INTERVENTION PAR SECTEUR....	11
PRISE DE DÉCISIONS FONDÉES SUR DES DONNÉES SCIENTIFIQUES.....	11
RENFORCEMENT DE LA CAPACITÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	12
ÉVALUATION DU RÉGIME.....	13
MISE EN ŒUVRE DES LEÇONS TIRÉES À LA SUITE D'INCIDENTS.....	14
ACTIVITÉS INTERNATIONALES DE PRÉPARATION ET D'INTERVENTION	15
PLAN D'URGENCE BILATÉRAL (PUB) CANADA-ÉTATS-UNIS EN CAS DE POLLUTION DES EAUX	15
PROTOCOLE D'ENTENTE (PE) CONCLU ENTRE ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA ET LA NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION DES ÉTATS-UNIS	16
FORUM DES GARDES CÔTIÈRES DU PACIFIQUE NORD (FGCPN).....	16
CONSEIL DE L'ARCTIQUE.....	16
PROCHAINES ÉTAPES	18
PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS (PPO)	18

ANNEXE 1 – ÉVÉNEMENTS NATIONAUX.....	19
2013	19
BRIGADIER GENERAL M.G ZALINSKI	19
MANOLIS L.....	19
2015	20
NM MARATHASSA	20
2016	20
NATHAN E. STEWART	20
ANNEXE 2 – EMBLACEMENT DES DÉPÔTS ET DES CACHES UTILISÉS	
EN CAS D’INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE DE LA GCC	21
DÉPÔTS UTILISÉS LORS DES INTERVENTIONS ENVIRONNEMENTALES	
(92).....	21
ANNEXE 3 – COORDONNÉES DES ORGANISMES D’INTERVENTION	24

ACRONYMES

ALERT	Atlantic Environmental Response Team Inc.
PIS	Planification d'intervention par secteur
GCC	Garde côtière canadienne
LMMC 2001	<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>
MPO	Pêches et Océans Canada
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
SIMEC	Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée (SIMEC)
IE	Intervention environnementale
PRF	Plan de renouvellement de la flotte
ZGI	Zone géographique d'intervention
SCI	Système de commandement en cas d'incident
OMI	Organisation maritime internationale
PUB	Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
PE	Protocole d'entente
PNSA	Programme national de surveillance aérienne
CNUE	Centre national des urgences environnementales
PPO	Plan de protection des océans
PMUPH	Plan de mesures d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures
PPPH	Plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures
SPI	Secteur primaire d'intervention
PTMS	Point Tupper Marine Services Ltd.
OI	Organisme d'intervention
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
PUBPH	Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures
TC	Transports Canada
CESNC	Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes
WCMRC	Western Canada Marine Response Corporation

OBJET DU RAPPORT

Le présent rapport est préparé conformément à l'article 173 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001)¹ et donne un aperçu de la façon dont le Canada a maintenu un régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires (le régime) pendant la période 2011-2016. L'autorité législative de ce régime est décrite dans les articles 167 à 172 de la LMMC 2001 et dans les règlements pris en vertu de cette loi.

Le rapport précédent au Parlement (pour la période de 2006 à 2011) a été le premier à couvrir une période de cinq ans et a donné un aperçu complet du régime. Le présent rapport a été simplifié afin d'éviter le chevauchement de l'information déjà présentée. Il donne un bref aperçu du régime, suivi d'un résumé des événements, des activités, des changements apportés au régime et des répercussions ou résultats qui en découlent au cours de cette nouvelle période de déclaration.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LE RÉGIME CANADIEN DE PRÉPARATION ET D'INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES PAR DES NAVIRES

Les régimes mondiaux de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures causé par des navires reposent généralement sur un cadre établi par des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les pays suivent ce cadre commun dans la mesure du possible, mais il y a de légères différences dans la façon dont ils établissent leur régime respectif (p. ex. pour tenir compte de la compétence, des circonstances environnementales uniques, etc.).

Le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires du Canada (le régime) respecte le principe du pollueur payeur, en vertu duquel l'industrie qui transporte le produit est responsable des coûts liés au nettoyage et aux dommages causés par la pollution. En outre, une série de mesures mondiales liées à la responsabilité et à l'indemnisation est en place pour tenir compte des activités de compétence fédérale et protéger les Canadiens contre les dommages et les coûts découlant des déversements. Le rôle opérationnel de l'industrie est assumé par quatre organismes d'intervention (OI) financés par l'industrie et agréés par le gouvernement, qui maintiennent un niveau de préparation pour intervenir en cas de déversement, conformément aux règlements et aux normes du Canada.

Le gouvernement du Canada établit le cadre législatif et réglementaire du régime. Trois instruments juridiques constituent le fondement du régime actuel, soit la partie 8 de la LMMC 2001, le *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures* et le *Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale*. Le gouvernement du Canada surveille également l'industrie et ses interventions à la suite de déversements, et maintient un niveau efficace et additionnel de préparation et de capacité pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures le long des trois côtes, des Grands Lacs et des eaux intérieures du Canada.

En vertu de la loi, les OI sont tenus d'utiliser les fonds afin de maintenir une capacité de préparation pour l'intervention donnant suite à des déversements de 10 000 tonnes, dans des environnements d'exploitation et des délais prévus par la loi. Plus précisément, les OI sont responsables de

¹ Aux termes de l'article 173 de la partie 8 de la LMMC 2001, le ministre des Transports doit examiner les activités visées par les articles 167 à 172 de la LMMC 2001 et en rendre compte au Parlement tous les cinq ans.

l'intervention dans toutes les eaux canadiennes situées au sud du 60° degré de latitude Nord. L'Arctique est un environnement beaucoup plus complexe dans lequel il faut se préparer aux déversements et y réagir (en raison du climat, de l'éloignement et de l'absence d'une infrastructure de soutien). Bien qu'aucun OI du secteur privé ne soit en place dans l'Arctique, le régime s'applique dans l'ensemble des eaux canadiennes et le principe du pollueur payeur est appliqué au nord du 60° degré de latitude Nord.

EEXIGENCES APPLICABLES AUX BÂTIMENTS ET AUX INSTALLATIONS DE MANUTENTION D'HYDROCARBURES

La LMMC 2001 décrit les exigences du régime relatives aux rejets d'hydrocarbures par les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures au Canada. Voici un aperçu de ces exigences.

BÂTIMENTS

Les bâtiments² qui mènent des activités dans les eaux canadiennes au sud du 60° degré de latitude Nord doivent avoir une entente avec un OI agréé, pour laquelle ils paient des frais. Ils sont également tenus de transporter un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et une déclaration qui identifie l'assureur du bâtiment, qui confirme l'existence d'une entente avec un OI agréé et qui identifie chaque personne autorisée à invoquer à la fois l'entente et le plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures transportés à bord.

Les propriétaires de bâtiments transportant des hydrocarbures sont strictement responsables de tout déversement provenant de leurs bâtiments. Les bâtiments qui transportent plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures comme cargaison doivent souscrire une assurance pour couvrir leur responsabilité.³

Bien entendu, les exploitants des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC interrogent les responsables d'un bâtiment pour déterminer si ce dernier respecte les ententes requises au moment où il pénètre dans les eaux canadiennes situées au sud du 60° degré de latitude Nord. Les pétroliers sont inspectés à leur première visite au Canada et chaque année par la suite, et tous les autres bâtiments étrangers font l'objet d'une inspection fondée sur le risque pour que l'on s'assure qu'ils respectent une gamme d'exigences en matière de sécurité, y compris les exigences susmentionnées.

Nota : Les bâtiments exploités au nord du 60° degré de latitude Nord ne sont pas tenus d'avoir une entente avec un OI (étant donné qu'aucun ne couvre actuellement ces emplacements/environnements), mais doivent satisfaire à toutes les exigences réglementaires en matière de préparation en cas de déversement d'hydrocarbures, selon leur tonnage. Dans ces situations, le gouvernement du Canada, comme il le fait au sud du 60° parallèle, surveille l'intervention et assure l'entretien du matériel et des ressources qui peuvent être déployés, s'il y a lieu.

² En vertu du *Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale*, les bâtiments sont définis comme suit : pétroliers de 150 tonneaux de jauge brute ou plus; tout bâtiment de 400 tonneaux de jauge brute ou plus qui transporte des hydrocarbures comme cargaison ou carburant; et groupes de bâtiments qui sont remorqués ou poussés, qui pèsent 150 tonneaux de jauge brute ou plus au total et transportent des hydrocarbures comme cargaison.

³ Le régime de responsabilité à l'égard des hydrocarbures persistants transportés en vrac comme cargaison est établi en vertu de la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, mise en œuvre dans le cadre de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

INSTALLATIONS DE MANUTENTION D'HYDROCARBURES

Les installations de manutention d'hydrocarbures (IMH)⁴ situés au sud du 60° degré de latitude Nord qui reçoivent plus de 100 tonnes d'hydrocarbures par année sont également tenues de conclure une entente avec un OI agréé relativement à toute quantité d'hydrocarbures qui est chargée dans un bâtiment ou déchargée d'un bâtiment dans l'installation.

En outre, le paragraphe 168(1) de la LMMC 2001 exige que ces IMH disposent :

- d'un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures pour réagir immédiatement à un incident et un plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures pour atténuer la probabilité de rejet d'hydrocarbures pendant le chargement ou le déchargement d'un bâtiment;
- d'une déclaration sur place qui décrit la façon dont l'exploitant se conformera aux règlements, qui confirme qu'une entente avec un OI est en place et qui identifie chaque personne autorisée à invoquer à la fois l'entente et le plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures.

Les inspecteurs de TC inspectent ces installations pour s'assurer que les ententes et les plans requis sont en place. Ces IMH doivent également prendre des mesures raisonnables pour mettre en œuvre leurs plans d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures.

Nota : Comme pour les bâtiments, les IMH situées au nord du 60° degré de latitude Nord ne sont pas non plus tenues d'avoir une entente avec un OI, mais doivent satisfaire à toutes les exigences réglementaires en matière de préparation en cas de déversement d'hydrocarbures, selon leur niveau de transfert de produits pétroliers. Dans ces situations, le gouvernement du Canada, comme il le fait au sud du 60° degré de latitude Nord, surveille l'intervention et assure l'entretien du matériel et des ressources qui peuvent être déployés, s'il y a lieu.

PARTENAIRES DU RÉGIME ET RESPONSABILITÉS DE CES DERNIERS

Les partenaires de TC dans le régime comprennent la GCC et Environnement et Changement climatique Canada (ECCC).

TRANSPORTS CANADA

TC est responsable de la surveillance réglementaire du régime, y compris de l'agrément des OI tous les trois ans et de l'examen des plans de pollution et de prévention d'urgence des bâtiments des IMH. En outre, TC surveille les exercices d'intervention de déversement d'hydrocarbures des OI et inspecte les bâtiments et les IMH pour s'assurer qu'ils respectent les règlements et les normes applicables. De plus, Transports Canada est responsable du Programme national de surveillance aérienne (PNSA), principal mécanisme de détection des déversements illégaux dans les eaux de compétence canadienne.

Les inspecteurs de la Sécurité maritime de TC inspectent les bâtiments étrangers en fonction des risques afin de s'assurer qu'ils respectent une vaste gamme d'exigences en matière de sécurité, dont l'obligation d'avoir une entente avec un OI agréé par le gouvernement. TC inspecte également les navires-citernes pour s'assurer qu'ils respectent les lois et règlements canadiens et internationaux.

⁴ Les installations de manutention d'hydrocarbures sont des installations utilisées pour le chargement ou le déchargement du pétrole, sous quelque forme que ce soit (y compris le pétrole brut, le mazout, les boues, les déchets de pétrole et les produits raffinés) dans un bâtiment ou à partir d'un bâtiment.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne est responsable des programmes et services qui contribuent à la sécurité, à la sûreté et à l'accessibilité des voies navigables du Canada. À titre de commandant en cas d'incident pour le gouvernement fédéral, la GCC assure une intervention adéquate à la suite des événements suivants :

- Déversements causés par les navires (c.-à-d. lorsque le pollueur n'est pas en mesure d'intervenir ou n'est pas disposé à le faire)
- Déversements de source inconnue (c.-à-d. lorsque le pollueur est inconnu)
- Incidents de pollution qui survient dans les IMH à la suite du chargement ou du déchargement
- Déversements d'une source provenant d'eaux étrangères qui ont une incidence sur les eaux canadiennes

La GCC veille à ce que l'intervention soit adéquate en utilisant la méthodologie du système de commandement en cas d'incident (SCI) (c.-à-d. l'application d'une approche normalisée de commandement, de contrôle et de coordination des interventions d'urgence), selon la situation. Les agents des SCTM de la GCC communiquent avec tous les bâtiments pour s'enquérir de l'entente qu'ils ont conclue avec un organisme d'intervention, dès qu'ils pénètrent dans les eaux canadiennes situées au sud du 60° parallèle de latitude Nord.

En complément de capacité du régime, la GCC maintient une capacité de préparation supplémentaire, tel que de l'équipement d'intervention spécialisé qui est entreposé à de nombreux endroits partout au Canada (voir l'annexe 2). La capacité de la GCC sert de « filet de sécurité » pouvant offrir une capacité d'intervention immédiate, au besoin, ainsi qu'une capacité d'intervention en cas de déversement extracôtier.

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Dans le cas de la pollution causée par les navires, Environnement et Changement climatique Canada donne des conseils scientifiques aux partenaires du régime, afin de mieux surveiller les déversements et de prendre des mesures de récupération. Le Centre national des urgences environnementales (CNUE) offre des conseils scientifiques et un soutien technique. Disponible 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, le CNUE offre un certain nombre de services pour gérer efficacement les urgences environnementales et atténuer leurs conséquences. Cela comprend les éléments suivants :

- Les prévisions météorologiques propres aux emplacements
- La modélisation des trajectoires de déversement
- Le comportement des substances dangereuses et nocives
- La cartographie des sensibilités environnementales
- L'établissement des priorités en matière de nettoyage
- Les techniques d'évaluation du nettoyage des berges
- Les conseils sur la protection des écosystèmes sensibles et de la faune

ECCC offre également une capacité de détection des déversements et un soutien de surveillance par observations de satellite dans le cadre du programme de surveillance intégrée de la pollution par satellite. Il propose aussi des prévisions régulières des conditions glacielles et de mer pour garantir la sécurité de la navigation.

ORGANISMES D'INTERVENTION

Les quatre organismes d'intervention agréés du Canada sont des entités privées établies et financées par l'industrie pour intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures causés par les navires. Ils sont tenus, par la loi, de maintenir une capacité de préparation minimale pour intervenir à la suite de

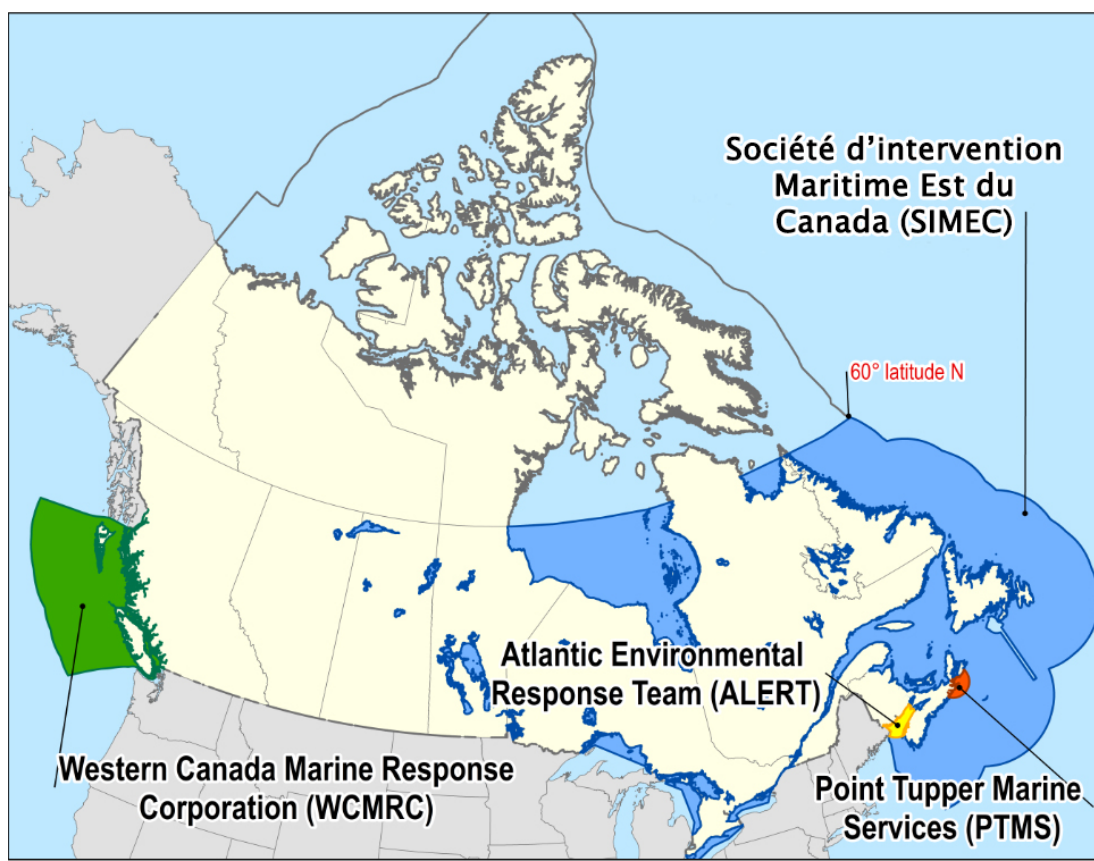
déversements d'une quantité d'hydrocarbures allant jusqu'à 10 000 tonnes, dans des milieux d'exploitation et des délais prévus par la loi. Les OI sont financés au moyen d'une série de frais. Cela comprend des droits sur les produits pétroliers en vrac imposés sur les bâtiments qui transportent des hydrocarbures comme cargaison, ainsi qu'une somme annuelle perçue sur le bâtiment prescrit et les IMH qui sont tenus, par la loi, d'avoir une entente avec un OI agréé.

Voici les quatre OI :

- Atlantic Environmental Response Team Inc. (ALERT)
- Point Tupper Marine Services Ltd. (PTMS)
- Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée (SIMEC)
- Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)

Pour obtenir les coordonnées complètes, consultez l'annexe 3 – Coordonnées des organismes d'intervention.

La zone géographique d'intervention de chaque OI est indiquée ci-dessous.



EXAMEN DU RÉGIME AU COURS DE LA PÉRIODE 2011-2016

Depuis l'établissement du régime de préparation et d'intervention en cas de déversement causé par des navires en 1995, il n'y a eu aucun déversement majeur provenant de pétroliers ou d'autres bâtiments dans le milieu marin canadien. Cette tendance s'est maintenue au cours de la période visée par le présent rapport – les quatre OI ont participé à un total de 223 activités d'intervention en cas de déversement au cours de la période de cinq ans, principalement à la suite de déversements relativement petits (c.-à-d. déversements qui n'ont pas eu d'incidence importante sur la sécurité des Canadiens ou sur l'environnement). Les OI canadiens ont continué de renforcer leur expertise en matière d'intervention en cas de déversement, leur état de préparation et leurs liens avec d'autres organismes. La surveillance du régime se poursuit afin de s'assurer que les responsabilités des secteurs public et privé se traduisent par une approche uniforme pour tenir compte des déversements potentiels dans les eaux canadiennes.

La section suivante donne un aperçu des principaux événements, des activités, des changements apportés au régime (y compris les changements réglementaires ou législatifs) et des répercussions ou résultats qui en ont découlé au cours de la période de déclaration 2011-2016.

SURVEILLANCE DU RÉGIME

AGRÉMENT

Pour pouvoir exercer ses activités au Canada, un OI doit obtenir un agrément de TC, en vertu du paragraphe 169 (2) de la LMMC 2001. Durant le processus d'agrément, TC veille à ce que les OI se conforment à toutes les exigences établies dans les règlements et les normes décrits dans :

- l'article 171 de la partie I de la LMMC 2001, *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures* (DORS/95-405);
- le *Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale* (2008-275);
- les *Normes des organismes d'intervention* (TP 12401 E).

Ces règlements et normes assurent que les OI sont capables d'intervenir en cas de déversements pouvant atteindre 10 000 tonnes métriques, au minimum. Pour être agréés, les OI doivent élaborer un plan d'intervention qui respecte certaines normes de planification (p. ex. délais d'intervention, capacités d'intervention, nettoyage des berges, etc.), y compris la norme de planification de 10 000.

L'agrément d'un OI est valide pour trois ans. Le processus d'agrément de TC comprend les éléments suivants :

- Inspection des installations
- Examen des plans d'intervention
- Évaluation des résultats des exercices d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de l'organisme

Au cours de la période visée par le rapport, tous les organismes d'intervention ont reçu un nouvel agrément en vertu du paragraphe 169(6) de la LMMC 2001.

FORMATION ET EXERCICES

Les exercices d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures donnent l'occasion d'évaluer les capacités opérationnelles, de mettre en évidence les aspects opérationnels devant être améliorés et d'assurer la formation continue de tous les intervenants. Les exercices aident également à assurer la coordination requise pour intervenir efficacement dans des situations réelles. Le programme d'exercices vise à vérifier l'efficacité de tous les aspects des procédures, de l'équipement et des ressources indiqués dans le plan, y compris les exercices coordonnés avec les bâtiments, les installations de manutention d'hydrocarbures et la GCC.

Les OI doivent présenter une description de la formation donnée à leur personnel. Cette formation doit tenir compte des employés permanents, des bénévoles et des employés nécessaires à court préavis. Au cours de la période visée par le rapport, les OI ont effectué une grande variété de types d'exercices et d'exercices de formation, notamment les suivants :

- **Exercices de déversement d'hydrocarbures de niveau I, II, III et IV, y compris des exercices sur table⁵**, conçus pour démontrer une capacité d'intervention initiale selon un scénario défini (p. ex. analyse de la situation, évaluation et traitement du littoral, santé et sécurité à l'emplacement).
- **Formation de base sur les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures** pour les IMH et les OI, qui offre au personnel d'intervention principal la formation et l'expérience permettant de coordonner et de diriger l'intervention opérationnelle en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, sous la direction du commandant sur place.
- **Formation de l'équipe d'évaluation du nettoyage des rivages (EENR)**, qui apporte aux membres de l'équipe d'intervention une connaissance concrète du processus à suivre pour collecter, de manière systématique, des données sur l'état des hydrocarbures sur le littoral, utiliser ces données pour déterminer des priorités et des options de nettoyage, et préparer un plan d'action.
- **Formation sur l'intervention auprès de la faune**, qui comprend une variété de cours portant sur le sauvetage et la réhabilitation de la faune.

Vous trouverez ci-dessous un résumé des activités des organismes d'intervention.

Activités en 2011-2016 de la Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée (SIMEC)	
Nombre total d'activités d'intervention liées à un déversement	114
Nombre total d'exercices d'intervention en cas de déversement	434
Nombre total de séances de formation données	Plus de 1 200
Ateliers régionaux donnés	13

Activités en 2011-2016 de l'Atlantic Emergency Response Team (ALERT)	
Nombre total d'activités d'intervention liées à un déversement	12
Nombre total d'exercices d'intervention en cas de déversement	56
Nombre total de séances de formation données	140
Nombre total d'activités de mobilisation du public	21

⁵ Les exercices de niveau I, II, III et IV simulent des interventions donnant suite à des déversements de 150, 1 000, 2 500 et 10 000 tonnes d'hydrocarbures, respectivement. Les différents niveaux d'exercices de déversement d'hydrocarbures renvoient également au temps alloué pour le déploiement de l'équipement sur place (niveau I – 6 heures, niveau II – 12 heures, niveau III – 18 heures, niveau IV – 72 heures).

Activités en 2011-2016 de l'Atlantic Emergency Response Team (ALERT)	
Nombre total d'activités d'intervention auprès de la faune	16

Activités en 2011-2016 de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)	
Nombre total d'activités d'intervention liées à un déversement	88
Nombre total d'exercices d'intervention en cas de déversement	84
Nombre total de séances de formation données	225
Nombre total d'activités de mobilisation du public	426
Nombre total d'activités d'intervention visant la faune	5

Activités en 2011-2016 de Point Tupper Marine Services Ltd (PTMS)	
Nombre total d'activités d'intervention liées à un déversement	8
Nombre total d'exercices d'intervention en cas de déversement	84
Nombre total de séances de formation données	240
Nombre total d'activités d'intervention visant la faune	9

MISES À JOUR LÉGISLATIVES

En 2014, le projet de loi C3, *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*, qui appuyait la modernisation du régime d'intervention environnementale (IE), a reçu la sanction royale. Les modifications apportées à la LMMC 2001 en conséquence visaient à renforcer le régime en :

- éliminant les obstacles pendant une intervention donnant suite à un incident de déversement d'hydrocarbures causé par un navire en assurant une protection d'immunité civile et criminelle égale aux OI agréés et à leurs agents;
- renforçant la capacité de conformité et d'application de TC – en harmonisant les dispositions de la loi relatives aux sanctions administratives pécuniaires à la partie 8 de la loi;
- en assurant l'application d'exigences plus rigoureuses pour la prévention des déversements d'hydrocarbures causés par des navires dans les IMH.

La première des modifications est entrée en vigueur au cours de la période de déclaration. Les autres modifications entreront en vigueur une fois que le nouveau Règlement sur l'intervention environnementale sera publié dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

CAPACITÉ DE SURVEILLANCE

En 2012, le gouvernement a approuvé des ressources supplémentaires pour la mise au point d'un régime de surveillance visant à moderniser le programme d'intervention environnementale de Transports Canada. Le nouveau cadre de gestion viserait à :

- affecter des gestionnaires et des agents régionaux d'interventions environnementales exclusifs;
- fournir des ressources supplémentaires à l'administration centrale de TC pour appuyer l'élaboration de politiques, de procédures et de directives de travail nationales.

PROGRAMME NATIONAL DE SURVEILLANCE AÉRIENNE

Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA), établi en 1991, fait partie intégrante du régime. La surveillance aérienne est considérée comme le moyen le plus efficace de détecter la pollution causée par les navires et représente un moyen de dissuasion efficace contre le rejet illégal de polluants dans les eaux canadiennes. Initialement établi par la GCC, le PNSA a été transféré à TC en 2003. Il offre une capacité de surveillance de calibre mondial et représente un important mécanisme d'intervention en cas de déversement. Au cours de la période de déclaration, le PNSA a utilisé deux avions de surveillance Dash 8 et un Dash 7 pour surveiller le trafic des bâtiments dans les eaux canadiennes.

Voici un résumé des activités du PNSA pour la période de déclaration 2011-2016 :

Année	Nombre de bâtiments survolés	Heures de patrouille	Nombre de déversements détectés provenant de bâtiments identifiés	Nombre total de déversements détectés ⁶	Taille moyenne des déversements (en litres)	Quantité maximale déversée (en litres) ⁷	Source du déversement maximal
2011-2012	12 032	2 064	18	135	7,51	132,70	Inconnue
2012-2013	10 134	2 080	14	97	80,55	4 000,80	<i>Arthur J</i> (chaland)
2013-2014	19 989	3 877	44	214	20,81	583,70	<i>Sea Breaker</i> (bâtiment de pêche)
2014-2015	19 551	3 842	37	322	9,86	732,32	Inconnue
2015-2016	17 427	2 932	50	380	20,90	3 419,25 ⁸	<i>NM Marathassa</i> (vraquier)

Au cours de la période visée par le rapport, le PNSA a augmenté le nombre de ses activités de surveillance de 200 heures par année en Colombie-Britannique, de 100 heures par année dans la région de l'Ontario, de 100 heures par année dans la région du Québec et de 550 heures par année dans la région du Canada atlantique (300 heures de surveillance à Terre-Neuve-et-Labrador et 250 heures dans les Maritimes). L'augmentation du nombre des heures de surveillance permet de détecter plus rapidement les déversements et d'intervenir rapidement.

⁶ La différence entre les déversements totaux et les déversements provenant des bâtiments identifiés représente les déversements détectés, mais dont la source est inconnue.

⁷ À titre de comparaison, le déversement causé par le Exxon Valdez en Alaska, près du golfe du Prince William, en 1989, représentait environ 40 millions de litres d'hydrocarbures.

⁸ Total cumulatif

PROJET PILOTE DE PLANIFICATION D'INTERVENTION PAR SECTEUR

En 2012, le gouvernement a annoncé des mesures visant à rehausser la sécurité des navires-citernes et à renforcer la capacité du Canada en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. L'une des mesures clés a été la création, en 2013, du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes (CESNC), qui a eu pour mandat d'examiner et de proposer des mesures pour renforcer la structure, la fonctionnalité, les exigences envers l'industrie et l'efficacité et l'efficience générales du régime. Le comité d'experts a consulté des représentants de l'industrie, des spécialistes du gouvernement et des membres du public sur tous les aspects du Régime.

Une des principales recommandations du CESNC était la transition d'une approche statique à capacité nationale de 10 000 tonnes à un modèle de planification d'intervention par secteur (PIS), qui reconnaît les besoins locaux d'intervention et les sensibilités environnementales locales. Le modèle de PIS applique des principes et des attentes uniformes en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement grâce à une approche plus souple, inclusive et fondée sur les risques. Le projet pilote de PIS (mis en œuvre en 2014) était un système adapté aux régions pour la planification des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. Les secteurs sélectionnés pour ce projet pilote étaient la région sud de la Colombie-Britannique, le fleuve Saint-Laurent (de Montréal à l'île d'Anticosti), Port Hawkesbury et le détroit de Canso, et Saint John et la baie de Fundy.

Le projet de PIS a pris fin en 2017. Il était dirigé conjointement par TC et la GCC, en collaboration avec ECCC et le MPO. Le projet pilote était conçu pour tenir compte des éléments suivants :

- Risques présents dans une région géographique précise
- Moyens de réduire ou d'éliminer ces risques
- Scénarios qui pourraient survenir
- Sensibilités environnementales

Le gouvernement du Canada a travaillé en collaboration avec des OI et des intervenants, à savoir des collectivités, des partenaires autochtones, tous les ordres de gouvernement et l'industrie) pour élaborer cette approche. Le projet de PIS a permis d'accroître les connaissances scientifiques liées aux environnements locaux pour cerner les vulnérabilités et les conséquences possibles d'un déversement d'hydrocarbures, ainsi que d'accroître les connaissances scientifiques liées aux substances déversées et des contre-mesures, pour éclairer l'intervention dans des secteurs précis. Les résultats de ce projet pilote seront utilisés par TC et les partenaires fédéraux pour déterminer les améliorations à apporter au régime dans l'avenir.

PRISE DE DÉCISIONS FONDÉES SUR DES DONNÉES SCIENTIFIQUES

ECCC a collaboré avec le MPO et la GCC pour faire progresser la mise au point d'un système intégré de modélisation des déversements d'hydrocarbures 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Les progrès scientifiques précis incluent une compréhension et une modélisation améliorées des interactions entre l'océan et l'atmosphère, et une modélisation améliorée des déversements d'hydrocarbures. Ce système de modélisation est un outil clé pour faciliter la planification et la préparation des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures.

En outre, des études ont été entreprises par Environnement et Changement climatique Canada au cours de la période visée par le rapport afin :

- d'évaluer les propriétés physiques et chimiques et le comportement du bitume dilué déversé⁹ (dilbit);
- d'évaluer l'efficacité des contre-mesures utilisées à la suite de déversements à l'appui du régime d'intervention;
- d'améliorer les données de base sur les oiseaux marins;
- de mettre au point un cadre national d'intervention d'urgence pour la faune.

En ce qui concerne le dilbit, entre 2013 et 2015, trois campagnes sur le terrain ont été menées dans les régions du canal Douglas et de Haida Gwaii et, entre 2014 et 2016, trois autres ont été menées dans la région du Saint-Laurent. Les emplacements ont fait l'objet d'un sondage en vue de l'évaluation et de la validation des surfaces (p. ex. les comportements pendant un déversement dans des plans d'eau) et du prélèvement d'échantillons pour effectuer l'analyse physique et chimique de base. À mesure que les études se poursuivent, les résultats seront communiqués au cours de la prochaine période de cinq ans.

ECCC a également élaboré des documents d'orientation sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et, en collaboration avec les OI, a collaboré à des études de champs de recherche sur les déversements d'hydrocarbures et à des activités du PIS. Ce travail a été partagé avec tous les OI et d'autres intervenants compétents.

RENFORCEMENT DE LA CAPACITÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

L'année 2012 a marqué les 50 ans de service exclusif de la GCC. Le gouvernement du Canada s'est engagé à renforcer sa capacité de préparation. Les efforts déployés pour mettre à jour les outils et la capacité d'intervention de la GCC au cours de la période visée par ce rapport sont les suivants :

Effectuer les mises à jour du plan d'urgence de la GCC pour les déversements en mer –

Chapitre national : En 2011, la GCC a mis à jour ses plans d'intervention environnementale dans le *Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national*¹⁰. Ce plan définit la portée et le cadre opérationnel de la GCC permettant de s'assurer que les interventions sont adéquates pour donner suite aux incidents de pollution dans le milieu marin. Les mises à jour portaient notamment sur les niveaux de service, la formation et les programmes d'exercices, les ressources de la GCC et les organismes de soutien participant à une intervention. Le plan est revu régulièrement et mis à jour selon les besoins.

Renforcer la flotte de la GCC : Le *Plan de renouvellement de la flotte (PRF)* est une stratégie d'investissement qui précise le nombre, les catégories et les types de bâtiments et d'hélicoptères dont la GCC aura besoin au cours des 30 prochaines années pour maintenir les programmes et les services actuels. En 2014, la GCC a accepté la livraison de quatre patrouilleurs semi-hauturiers. L'année suivante, elle a lancé le processus d'acquisition d'un maximum de cinq navires polyvalents à moyen rayon d'action et de cinq patrouilleurs de haute mer supplémentaires. Ces bâtiments viendront appuyer les actifs actuels de la flotte servant à l'intervention environnementale.¹¹ Le PRF assure que la flotte continue de répondre aux besoins actuels et émergents, et aux priorités des Canadiens.

Appliquer la méthodologie du système de commandement en cas d'incident (SCI) : Le système de commandement en cas d'incident (SCI) est un système de gestion de tous les risques et une méthodologie de commandement, de contrôle et de coordination des opérations d'intervention

⁹ Le bitume est un mélange noir et visqueux d'hydrocarbures couramment utilisé comme liant dans l'asphalte. Le bitume dilué (dilbit) est mélangé à un ou plusieurs produits pétroliers plus légers (diluants) afin de réduire sa viscosité, pour faciliter le transport par pipeline, par exemple.

¹⁰ Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national 2011

¹¹ Plan intégré des activités et des ressources humaines de la Garde côtière canadienne 2015-2018

reconnue à l'échelle internationale. Il s'agit d'un concept normalisé de gestion des urgences sur place, adopté comme moyen d'organiser les personnes, l'équipement, les opérations et les activités de communication, afin de gérer plus efficacement les urgences. En 2013, la GCC a fait part des étapes à suivre pour mettre en œuvre le SCI en tant que méthodologie de gestion des incidents de pollution survenus sur l'eau.¹²

Moderniser le système de navigation maritime du Canada (navigation électronique) : La Garde côtière a collaboré avec le Service hydrographique du Canada et ECCCC pour moderniser le système de navigation maritime en tirant profit de technologies de navigation électronique de pointe. La navigation électronique facilite la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse des données maritimes à bord et à terre, ce qui inclut :

- les prévisions météorologiques maritimes;
- les données des bouées et des stations;
- les prévisions du niveau des eaux;
- les tables des marées et des courants;
- les dangers et les avertissements du moment;
- les avis à la navigation (NOTSHIP) et les avis aux navigateurs (NOTMAR);
- les hauts fonds;
- l'état des aides à la navigation, des cartes marines, des publications nautiques et des opérations de mouillage de bouées;
- les services du trafic maritime.

La version préliminaire du portail de navigation électronique a été lancée en 2015 à la suite d'essais structurés avec des pilotes et des intervenants maritimes dans tout le pays. La version 2 a été élaborée la même année pour traiter les questions de convivialité avant la mise en service en conditions réelles en 2015 au sein de la communauté maritime.¹³

ÉVALUATION DU RÉGIME

Les incidents très médiatisés de pollution causée par des navires qui ont eu lieu au cours de la période visée par le présent rapport (comme ceux décrits à l'annexe 1 – Événements nationaux) ont rehaussé l'intérêt général du public à l'égard du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires. L'augmentation des cargaisons d'hydrocarbures et le transport d'autres polluants potentiels comme le gaz naturel liquéfié et d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses dans les eaux canadiennes ont ravivé le débat public sur la nécessité de renforcer et de moderniser le régime.

En 2013, à la suite de la création du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes (CESNC) pour proposer de nouvelles mesures visant à renforcer le régime, les recommandations du Comité ont été publiées dans deux rapports¹⁴. Le premier rapport, intitulé *Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements par des navires – Mettre le cap sur l'avenir*, présentait 45 recommandations et conclusions pour le régime au sud du 60^e parallèle de latitude nord. Il a été publié en 2013. Les recommandations mettaient l'accent sur la nécessité de réagir rapidement en cas de déversements afin d'atténuer leurs effets, ainsi que d'adapter les

¹² Dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO), qui a été lancé vers la fin de la présente période de déclaration, TC a entrepris la mise en œuvre plus générale de la méthodologie du système de commandement en cas d'incident, afin de renforcer l'intervention en cas d'incidents maritimes et de permettre à TC de travailler en harmonie avec ses partenaires.

¹³ Portail d'information maritime du Canada : <http://www.marinfo.gc.ca/e-nav/index-fra.php>

¹⁴ Vous trouverez de plus amples renseignements sur le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes à <https://www.tc.gc.ca/fra/comiteexpertssecuritenaviresciternes/page-125.html>.

ressources relatives à la planification et à l'intervention aux zones géographiques particulières. Elles réaffirmaient aussi que les contribuables canadiens n'avaient pas à assumer la responsabilité des déversements dans les eaux canadiennes.

Un deuxième rapport, *Un examen de la préparation et de l'intervention en cas de déversements par des navires du Canada : Mettre le cap sur l'avenir, phase II – Exigences s'appliquant à l'Arctique et aux substances nocives et potentiellement dangereuses à l'échelle nationale*, a été publié en 2014 et a formulé 25 recommandations visant à améliorer la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires dans l'Arctique canadien. Ce rapport traitait principalement des exigences en matière de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires dans les eaux canadiennes situées au nord du 60^e degré de latitude Nord. Le rapport comportait également un examen des exigences liées à la mise en place d'un système national des substances nocives et potentiellement dangereuses, soulignant qu'aucun régime complet n'existe au Canada, malgré la nécessité de mettre en place des mesures proactives.

TC a aussi demandé une évaluation canadienne des risques fondée sur des données probantes concernant la probabilité et les conséquences d'un déversement d'hydrocarbures ou d'un incident impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses dans les eaux canadiennes, ainsi qu'une évaluation de la probabilité de déversement, particulièrement dans l'Arctique. Dans l'ensemble, ces évaluations ont révélé que les risques de déversements majeurs d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses dans les eaux canadiennes étaient très faibles. Toutefois, le niveau de risque varie d'un endroit à l'autre du pays. En effet, le sud de la Colombie-Britannique et le fleuve Saint-Laurent présentent un risque relatif plus élevé en raison de l'augmentation du trafic maritime.

MISE EN ŒUVRE DES LEÇONS TIRÉES À LA SUITE D'INCIDENTS

Tout incident, indépendamment de son ampleur ou de son impact, permet de mettre en évidence les aspects du régime à améliorer.

Ainsi, en avril 2015, le *NM Marathassa* -- un vraquier de type Panamax -- a déversé une quantité indéterminée de mazout dans la baie English, en Colombie-Britannique. Le bâtiment arrivait de Busan, en Corée du Sud. La GCC a activé la WCMRC pour lancer une intervention sur l'eau et a agi à titre de commandant sur place¹⁵. L'intervention suivant le déversement du *NM Marathassa* a donné lieu à un *examen indépendant sur le déversement d'hydrocarbures du NM Marathassa – Opération d'intervention environnementale*, aussi appelé rapport Butler. Il a permis de conclure que de nombreux facteurs ont contribué à une confusion apparente parmi certains partenaires concernant leurs rôles et responsabilités dans les interventions. Le rapport a mis en évidence la nécessité, pour toutes les parties, de procéder à des exercices et à des séances de formation commune, afin de mettre le système à l'essai et d'établir et d'entretenir des relations. Il s'est également avéré nécessaire d'élaborer un plan d'intervention localisée. Les recommandations issues de cet examen ont conduit à l'élaboration du plan d'intervention intégré du Grand Vancouver¹⁶.

¹⁵ À ce stade, l'utilisation du SCI n'avait pas été entièrement intégrée. La poursuite de la mise en œuvre du SCI était une des principales recommandations du rapport portant sur le *NM Marathassa*.

¹⁶ Le Plan d'intervention intégré du Grand Vancouver en cas d'incident de pollution marine est conçu pour servir de guide d'intervention multiorganismes sur l'eau en cas de grave incident de pollution par les hydrocarbures dans la région de la baie English et de Burrard Inlet. Il est le fruit d'un effort de coopération de ministères fédéraux, de collectivités autochtones, de ministères provinciaux, de municipalités, de l'Administration portuaire et d'entreprises privées, y compris l'Aquarium de Vancouver et la Western Canada Marine Response Corporation. Ce plan est principalement axé sur les déversements de pétrole liquide causés par les navires et d'origine inconnue en milieu marin, dont il est question dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Les leçons tirées de l'incident du *NM Marathassa* et d'autres incidents ont été les suivantes :

- la nécessité d'améliorer la circulation des informations et les procédures de communication entre les partenaires;
- l'établissement des rôles, des responsabilités et des normes précis de tous les partenaires organisationnels/ministériels et du personnel chargé de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures;
- l'adoption de mesures de prévention et de précaution en ce qui a trait aux déversements d'hydrocarbures et à la disponibilité d'outils adéquats;
- l'élaboration de plans d'intervention localisée avec des scénarios normalisés;
- la gestion stratégique des interventions en cas d'incident;
- l'adoption d'une plateforme de partage de TI entre partenaires et d'outils de communication propres aux incidents;
- la présence, sur place, de représentants officiels des divers ministères;
- de meilleures capacités d'alerte rapide (par les municipalités, les partenaires autochtones et les intervenants).

Les partenaires du régime canadien continuent de travailler à intégrer ces leçons apprises à leurs activités de planification. Par exemple, en 2016, la GCC a publié *Canadian Coast Guard Environmental Response Concept of Operations - For an Alert, Responsive and Robust Environmental Response Program (Concept des opérations en matière d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne – pour un programme d'intervention environnementale vigilant, réactif et solide* [trad. libre]). Le rapport interne a été publié à la suite de vérifications et d'examen, dont le rapport Butler, et aborde les questions concernant la capacité de la GCC d'intervenir en cas d'incident de pollution dans le cadre de son mandat. Il a servi de plan pour le renforcement du système d'intervention environnementale.

Ce plan directeur a ensuite été utilisé pour :

- éclairer diverses initiatives du Plan de protection des océans (PPO);
- établir un comité de gouvernance opérationnelle des interventions environnementales;
- assurer la normalisation de la capacité d'intervention de la Garde côtière;
- définir et doter de nouvelles équipes d'intervention environnementale primaires;
- adopter une approche axée sur les risques pour la planification régionale et consolider le rôle de commandement en cas d'incident de la Garde côtière d'un océan à l'autre.

Le concept des opérations d'intervention environnementale de la GCC sert de vision du programme pour les prochaines années et sa mise en œuvre est intégrée au plan d'urgence en cas de déversements dans le milieu marin/manuel d'intervention environnementale de la GCC.

ACTIVITÉS INTERNATIONALES DE PRÉPARATION ET D'INTERVENTION

Le Canada et les États-Unis (É.-U.) partagent des eaux territoriales adjacentes et s'engagent, par des ententes bilatérales et internationales, à maintenir un niveau de préparation, dans l'éventualité où un déversement causé par un navire se produirait dans des eaux partagées ou contiguës.

PLAN D'URGENCE BILATÉRAL (PUB) CANADA-ÉTATS-UNIS EN CAS DE POLLUTION DES EAUX

En 2013, les gardes côtières canadienne et américaine ont mis à jour le PUB (déjà mis à jour en 2003). Le plan, qui se limitait initialement aux accords d'aide mutuelle en cas de déversement dans les eaux

contiguës, a été mis à jour pour inclure toutes les eaux canadiennes et américaines. L'entente de 2013 a permis de confirmer les engagements pris concernant des exercices communs annuels dans les cinq zones géographiques, y compris les Grands Lacs, la côte de l'Atlantique, la côte du Pacifique, la mer de Beaufort et l'entrée Dixon.

PROTOCOLE D'ENTENTE (PE) CONCLU ENTRE ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA ET LA NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION DES ÉTATS- UNIS

Le PE tire parti des ressources existantes et offre des occasions de coordonner les activités de recherche collaborative. Les nouvelles connaissances et les capacités opérationnelles renforcées nous permettent de mieux nous préparer aux urgences environnementales, y compris les déversements d'hydrocarbures, et à mieux y réagir. Le PE favorise la maîtrise des pratiques de gestion des capacités, des systèmes et des données liées à l'intégration ultérieure de systèmes de prévisions, de réseaux d'observation et de services climatiques et hydrologiques dans les zones d'intérêt communes (Arctique et Grands Lacs, interventions en cas de déversements d'hydrocarbures et prévisions maritimes). De plus, ECCC a présenté les propriétés physiques et chimiques à jour d'un certain nombre d'hydrocarbures arctiques, y compris des échantillons historiques de la mer de Beaufort. Cette information permet de mieux prévoir le comportement des hydrocarbures déversés. ECCC a également pris part à l'évaluation de véhicules aériens sans pilote et de véhicules sous-marins autonomes, qui seront peut-être utilisés pour la détection des hydrocarbures pendant une intervention donnant suite à un déversement.

FORUM DES GARDES CÔTIÈRES DU PACIFIQUE NORD (FGCPN)

Le FGCPN a été fondé en 2000 et le Canada en est devenu membre à part entière en 2001. Ce forum vise à faciliter la coopération multilatérale des États membres pour les questions liées à la sécurité et la sûreté maritimes dans le nord de l'océan Pacifique. Pour ce faire, les gardes côtières partagent des pratiques exemplaires, échangent de l'information et organisent des exercices sur l'eau désignés comme « exercices multilatéraux/multi-mission » (MMEX). Le forum est composé de représentants des organismes de sécurité et de sûreté maritimes du Canada, de la Chine, du Japon, de la Russie, de la Corée du Sud et des États-Unis. Il comprend plusieurs groupes de travail qui s'emploient notamment à lutter contre le trafic illicite, à regrouper les opérations, à faire appliquer la législation sur les pêches (groupe de travail présidé par le Canada) et à échanger de l'information.

La délégation canadienne est dirigée par la GCC et comprend également des représentants fédéraux du MPO, de Conservation et protection, de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC).

CONSEIL DE L'ARCTIQUE

Le Canada demeure un membre actif du Conseil de l'Arctique, tribune axée sur la coopération, la coordination et l'interaction entre les États de l'Arctique, les collectivités autochtones et les résidents. Les membres du Conseil de l'Arctique sont le Canada, le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie, la Suède et les États-Unis. Six organisations internationales chargées de représenter les populations autochtones de l'Arctique ont le statut de participants permanents.

Au cours de la période visée par le rapport, le Canada a joué le rôle de coresponsable de nombreuses initiatives liées à la préparation et à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires. Voici ces initiatives :

- Arctic Emergency Resource Maps for the Oil Spill Response group (Cartes des ressources d'urgence en Arctique pour le groupe d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures) (2011-2013)
- RP3 project « Recommended Practices in the Prevention of Marine Oil Pollution » (Projet RP3 – Pratiques recommandées dans la prévention de la pollution par les hydrocarbures en milieu marin) (2013-2015)
- In Situ Burn (ISB) of Oil Spills on Water and Broken and Solid Ice Conditions (Destruction par combustion sur place des hydrocarbures déversés dans l'eau et dans des conditions de glace cassée et solide) (effort conjoint avec les projets de l'Organisation maritime internationale) (2013-2015)
- Update of the *Arctic Guide and the Environmental Risk Matrix* (Mise à jour du *Guide sur l'Arctique et du tableau des risques pour l'environnement*) (2011-2013)
- Operational Guidelines in support of the *Task Force Agreement on Marine Oil Pollution Preparedness and Response* (Lignes directrices opérationnelles à l'appui de l'accord proposé du groupe de travail sur la préparation et l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures en milieu marin) (2013-2015)

Le Canada a aussi signé l'*Accord de coopération en matière de préparation et d'intervention en cas de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique* (MOSPA) lors de la rencontre ministérielle du Conseil de l'Arctique tenue à Kiruna, en Suède, le 15 mai 2013. L'objectif général de l'accord est de prévoir une assistance mutuelle entre les huit États arctiques en cas de pollution par les hydrocarbures dépassant la capacité d'intervention d'un seul État, et de renforcer la coopération, la coordination et l'assistance mutuelle entre les États arctiques dans le cadre de la préparation et de l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures, en vue de protéger le milieu marin arctique. Un exercice sur table a eu lieu en 2016 et a permis de cerner plusieurs lacunes, notamment la nécessité d'optimiser l'utilisation du groupe de travail chargé de la prévention, de la préparation et de l'intervention d'urgence, et la nécessité de mettre à jour les exercices et la formation, ainsi qu'un chevauchement potentiel avec d'autres forums et des accords internationaux. Ces lacunes seront comblées par les États membres, dans les limites de l'accord.

PROCHAINES ÉTAPES

PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS (PPO)

Le PPO, un plan national de 1,5 milliard de dollars, a été lancé en novembre 2016. Il vise à améliorer la sécurité maritime et le transport maritime responsable, à protéger le milieu marin canadien et à renforcer les partenariats formés avec les groupes autochtones et les collectivités côtières.

Dans le cadre du PPO, plusieurs initiatives visent à améliorer le régime du Canada, notamment les suivantes :

- Amélioration de la disponibilité de l'expertise scientifique lors d'incidents en affectant d'autres agents chargés des situations d'urgence et de l'application de la loi sur les côtes Pacifique et Atlantique;
- Production de prévisions météorologiques maritimes haute résolution à des endroits à risque élevé afin d'assurer la sécurité de la navigation;
- Fixation d'exigences plus sévères à l'égard de l'industrie pour garantir une intervention plus rapide en cas de déversement par un navire;
- Organisation d'une nouvelle formation sur l'intervention pour les collectivités autochtones en Colombie-Britannique, qui offrira des cours sur la recherche et le sauvetage, sur l'intervention environnementale et le commandement des interventions, ce qui permettra aux populations visées de jouer un plus grand rôle dans la sécurité maritime au sein de leur collectivité;
- Exécution d'exercices d'intervention périodiques avec des collectivités, des intervenants et des collectivités autochtones afin d'assurer l'état de préparation en cas de déversements;
- Études supplémentaires pour appuyer la prise de décision fondée sur des données scientifiques, portant notamment sur les caractéristiques physiques et chimiques et le sort et le comportement du bitume dilué déversé; la caractérisation du littoral et les oiseaux;
- Mise à niveau des biens de la Garde côtière canadienne pour mieux réagir en cas de déversement, y compris les estacades, les petits bâtiments d'intervention, les nouveaux postes de commandement mobiles et les technologies de nettoyage;
- Création d'un fonds de partenariat par le MPO dans le cadre des investissements du gouvernement du Canada dans les sciences, lequel fonds versera cinq millions de dollars par année pour appuyer la recherche collaborative et renforcer la compréhension collective de nos océans et nos eaux douces;
- Investissement dans la recherche et les méthodes liées au nettoyage des déversements d'hydrocarbures, pour s'assurer que les décisions prises en cas d'urgence sont fondées sur des données probantes.

Grâce à ces mesures, le Canada sera mieux informé, mieux préparé et mieux équipé pour gérer les incidents de pollution.

Le prochain rapport au Parlement couvrira la période comprise entre 2017 et 2022, et fournira des renseignements sur la mise en œuvre des mesures prévues dans le cadre du PPO. Vous trouverez des renseignements supplémentaires sur le PPO dans le site Web de TC¹⁷.

¹⁷ <https://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-oceans.html>

ANNEXE 1 – ÉVÉNEMENTS NATIONAUX

2013

BRIGADIER GENERAL M.G ZALINSKI

Le USAT Brigadier General M.G. Zalinski a coulé en 1946 dans le chenal Grenville pendant son voyage vers l'Alaska; il transportait une variété de marchandises. Au début de 2013, la GCC a déterminé que l'épave s'était détériorée au point où des mesures correctives s'imposaient. La même année, la GCC a lancé une opération visant à éliminer la menace de pollution par le Zalinski et a retenu les services d'une société de récupération hollandaise pour mener des opérations d'élimination des polluants.

Le projet a été géré au moyen du système de commandement en cas d'incident (SCI), exploité par des représentants de la GCC, du ministère de l'Environnement de la C.-B, de la Première Nation Gitga'at et de la Première Nation Gitxaala, dans un commandement unifié. Dans le cadre de ce projet, ECCC a procédé à une évaluation préliminaire des dommages environnementaux de la zone afin d'établir l'état de l'environnement avant l'opération (y compris la cartographie et la caractérisation du littoral) et a donné des conseils scientifiques et présenté une modélisation prédictive du déversement pendant les opérations de récupération des hydrocarbures. Chaque nation autochtone a échangé des connaissances locales et culturelles précieuses, et a aidé à déterminer les sites écologiques ayant une importance historique et une grande valeur dans la région environnante. La GCC a terminé l'opération à la fin de décembre 2013; elle a extrait de l'épave environ 44 tonnes de combustible de soute C et 319 tonnes d'eau huileuse.

MANOLIS L

En janvier 1985, le Manolis L battant pavillon libérien et transportant du papier, s'est échoué sur les rochers Blowhard et a coulé près des îles Change, dans la baie Notre Dame, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le bâtiment a coulé dans environ 82 mètres d'eau et contenait, pensait-on, jusqu'à 462 tonnes de carburant, 60 tonnes de diesel et 22,5 tonnes d'huile de graissage dans divers réservoirs, ainsi que des matières dangereuses en abondance (y compris des matières contenant de l'amiante).

Pendant 28 ans, il n'y a eu aucun rapport de pollution par les hydrocarbures sur le site ou des rapports négligeables, jusqu'à ce qu'un fort système de tempête vienne perturber le site en mars 2013. La GCC a reçu des rapports de rejet d'hydrocarbures et a découvert par la suite des fissures dans la coque du bâtiment, qui ont par la suite été atténuées par des scellants et des cofferdams. La GCC et TC surveillent le Manolis L grâce à une surveillance régulière de sa flotte maritime et de ses hélicoptères, et évaluent la situation en fonction de l'information obtenue par les observations aériennes de TC et de PAL Aerospace et éclairée par les conseils scientifiques donnés par ECCC. Depuis la découverte de la fuite initiale, environ 3 860 litres d'hydrocarbures ont été retirés du bâtiment.¹⁸ La GCC retirera les hydrocarbures restants dans le cadre d'une opération qui sera détaillée dans le prochain rapport sur la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires présenté au Parlement.

¹⁸ RESOLVE Salvage & Fire (Amériques). 2017. « Manolis L Wreck Assessment ». Fort Lauderdale : RESOLVE Salvage & Fire. <http://www.ccg-gcc.gc.ca/GCC/IE/resolve>

2015

NM MARATHASSA

Le NM Marathassa, un vraquier de type Panamax, a déversé une quantité indéterminée de mazout dans la baie English, en Colombie-Britannique. Il arrivait de Busan, en Corée du Sud.

Le 8 avril 2015, la GCC a reçu le premier rapport portant sur une irisation de mazout de source inconnue dans les eaux de la baie English, près d'un bâtiment de haute mer ancré, le NM Marathassa, à Vancouver (Colombie-Britannique). D'après les photos aériennes reçues par Port Metro Vancouver et prises par des aéronefs traversant la région et à la lumière des discussions subséquentes menées entre les partenaires, la dispersion du mazout a été jugée étendue et le mazout, récupérable dans certaines régions. La GCC a activé la WCMRC pour lancer une intervention sur l'eau. La WCMRC a répondu et a fait venir l'équipe sur place en environ une heure et a immédiatement commencé à écrémer le mazout de l'eau. La GCC est arrivée à Port Metro Vancouver pour assumer le rôle de commandant sur place, car la source du déversement de mazout n'était pas encore confirmée. Les représentants de la GCC sont montés à bord du bâtiment pollueur présumé pour discuter du déversement avec le capitaine. La GCC a émis un avis de direction demandant aux représentants du bâtiment leurs intentions quant à la façon d'intervenir à la suite du déversement de mazout provenant du bâtiment, conformément aux protocoles d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Le capitaine a nié que le bâtiment était la source de la pollution. Après avoir établi le manque de volonté et l'incapacité du capitaine de prendre des mesures, la WCMRC et la GCC ont déterminé qu'il était nécessaire d'installer des estacades autour du bâtiment en raison des indications selon lesquelles du mazout frais était rejeté. L'estimation courante de la quantité totale de mazout récupérée par la WCMRC est de 1 400 L. Le NM Marathassa a été « libéré » le 24 avril pour poursuivre son voyage et a quitté la baie English le lendemain.

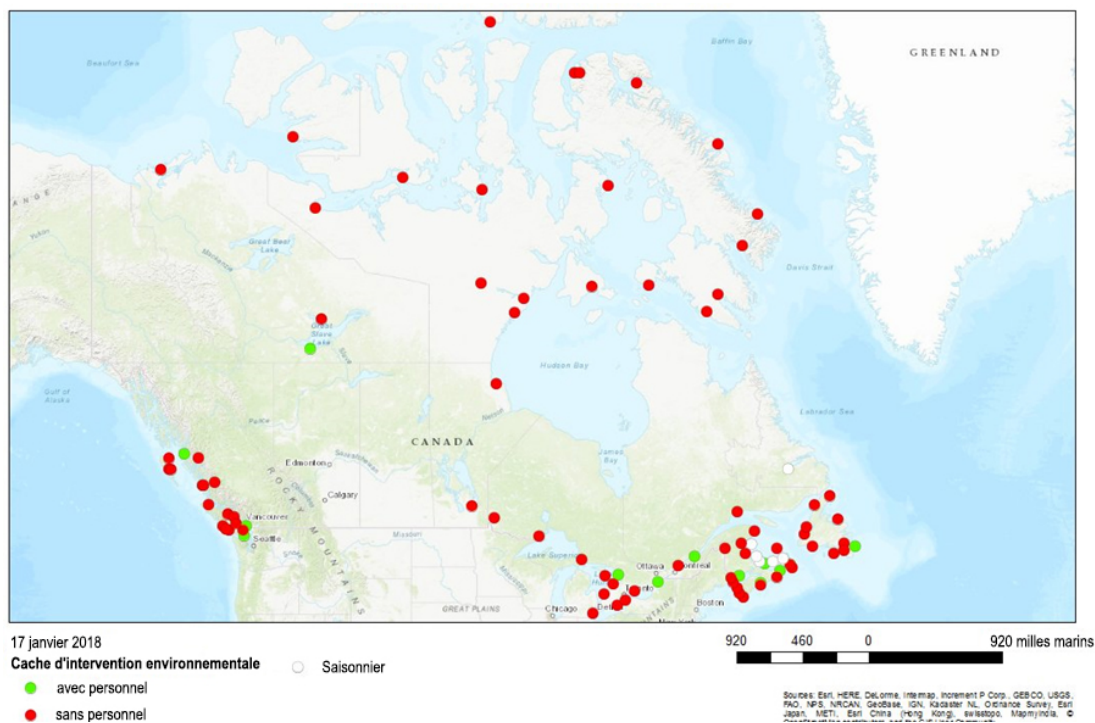
2016

NATHAN E. STEWART

Le 13 octobre 2016, le remorqueur Nathan E. Stewart et le chaland DBL 55 se sont échoués à l'entrée du SeaForth Channel, près de Bella Bella (Colombie-Britannique); les deux bâtiments arrivaient de Ketchikan et se dirigeaient vers Vancouver. En raison de défaillances mécaniques, le Nathan E. Stewart s'est détaché du chaland et a coulé. Après l'immersion du Nathan E. Stewart, le chaland DBL 55 a ensuite été remorqué vers un mouillage sécuritaire, à la baie Norman Morrison. En raison de la mer forte et des conditions météorologiques difficiles, les efforts de mise en place rapide d'estacades ne se sont pas avérés efficaces. Environ 119 000 L d'huile diesel et de lubrifiant ont été retirés du remorqueur et les plongeurs ont préparé le remorqueur en prévision du repositionnement et du levage. Le 14 novembre, divers bâtiments et chalands ont été utilisés pour repositionner et lever le remorqueur. Le 22 novembre, le poste de commandement en cas d'incident a été déconsigné, les opérations de plongée ont pris fin et un avis a été envoyé aux navigateurs concernant la fin de l'opération de récupération. Selon les estimations du rapport d'enquête maritime du Bureau de la sécurité des transports relatif au Nathan E. Stewart, 110 000 L d'huile diesel ont été rejetés dans l'environnement.

ANNEXE 2 – EMPLACEMENT DES DÉPÔTS ET DES CACHES UTILISÉS EN CAS D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE DE LA GCC¹⁹

DÉPÔTS UTILISÉS LORS DES INTERVENTIONS ENVIRONNEMENTALES (92)



¹⁹ Il convient de noter que les structures d'intervention actuellement en place respectent les normes régissant les délais d'intervention du régime qui s'appliquent à tous les secteurs primaires d'intervention (SPI) au Canada. L'objectif est de fournir une structure d'intervention à plusieurs niveaux comprenant une capacité sur place pour le confinement initial des déversements; l'équipement d'écrouissage, d'entreposage et d'épuration des plages est amené des dépôts centraux.

Région de la GCC		Emplacement de l'équipement de dépôt doté en personnel		Emplacement de l'équipement de dépôt sans personnel	
Région de l'Atlantique	1	St. John's, T.-N.-L.	6	Come By Chance, T.-N.-L.	
	2	Dartmouth, N.-É.	7	Burgeo, T.-N.-L.	
	3	Charlottetown, Î.-P.-É.	8	Goose Bay, T.-N.-L. (saisonnier)	
	4	Saint John, N.-B.	9	Twillingate, T.-N.-L.	
	5	Port Hastings, N.-É.	10	Burin, T.-N.-L.	
			11	Stephenville, T.-N.-L.	
			12	Lark Harbour, T.-N.-L.	
			13	Port au Choix, T.-N.-L.	
			14	St. Anthony, T.-N.-L.	
			15	NGCC <i>Henry Larsen</i> , T.-N.-L. (saisonnier)	
			16	NGCC <i>Terry Fox</i> , T.-N.-L. (saisonnier)	
			17	Argentia, T.-N.-L.	
			18	Shippegan, N.-B. (saisonnier)	
			19	Belledune, N.-B.	
			20	Chatham, N.-B.	
			21	Louisbourg, N.-É.	
			22	Port Bickerton, N.-É.	
			23	Sambro, N.-É.	
			24	Clark's Harbour, N.-É.	
			25	Yarmouth, N.-É.	
			26	Westport, N.-É.	
			27	Grand Manan, N.-B.	
			28	CGCC Sydney, N.-É.	
			29	St. Andrews, N.-B.	
			30	Summerside, Î.-P.-É. (saisonnier)	
			31	Souris, Î.-P.-É. (saisonnier)	
			32	Alberton, Î.-P.-É. (saisonnier)	
			33	Chediac, N.-É. (saisonnier)	
	Région du Centre et de l'Arctique	34	Québec, Qc	38	Sorel, Qc
		35	Prescott, Ont.	39	Sept-Îles, Qc
		36	Parry Sound, Ont.	40	Baie de Gaspé, Qc
		37	Sarnia, Ont. (doté en personnel, aucun équipement)	41	Îles-de-la-Madeleine, Qc
				42	Kingston, Ont.
			43	Cobourg, Ont.	
			44	Port Dover, Ont.	
			45	Port Weller, Ont.	
			46	Amherstburg, Ont.	
			47	Goderich, Ont.	
			48	Thunder Bay, Ont.	
			49	Tobermory, Ont.	
		50	Meaford, Ont.		
		51	Sault Ste. Marie (Ontario)		
		52	Holman, T.N.-O. (collectivité autochtone)		
		53	Kugluktuk, Nt (collectivité autochtone)		
		54	Cambridge Bay, Nt		
		55	Gjoa Haven, Nt (collectivité autochtone)		

Région de la GCC		Emplacement de l'équipement de dépôt doté en personnel		Emplacement de l'équipement de dépôt sans personnel
			56	Résolute Bay, Nt (collectivité autochtone)
			57	Arctic Bay, Nt (collectivité autochtone)
			58	Churchill, Man.
			59	Clyde River, Nt (collectivité autochtone)
			60	Iqaluit, Nt
			61	Cape Dorset, Nt (collectivité autochtone)
			62	Coral Harbor, Nt (collectivité autochtone)
			63	Rankin Inlet, Nt (collectivité autochtone)
			64	Tuktoyaktuk, T.N.-O.
			65	Broughton Island, C.-B. (collectivité autochtone)
			66	Hall Beach, C.-B. (collectivité autochtone)
			67	Pond Inlet, Nt (collectivité autochtone)
			68	Baker Lake, Nt (collectivité autochtone)
			69	Chesterfield Inlet, Nt (collectivité autochtone)
			70	Kimmirut, Nt (collectivité autochtone)
			71	Pangnirtung, Nt (collectivité autochtone)
Région de l'Ouest	72	Richmond, C.-B.	76	Queen Charlotte City, C.-B.
	73	Victoria, C.-B.	77	Masset, C.-B.
	74	Prince Rupert, C.-B.	78	Sandspit, C.-B.
	75	Hay River, T.N.-O.	79	Port Hardy, C.-B.
			80	Campbell River, C.-B.
			81	Powell River, C.-B.
			82	Tofino, C.-B.
			83	Bamfield, C.-B.
			84	Ganges, C.-B.
			85	French Creek, C.-B.
			86	Bella Bella, C.-B.
			87	Bella Coola, C.-B.
			88	Kitimat, C.-B. (collectivité autochtone)
			89	Ucluelet, C.-B.
			90	Shearwater, C.-B.
			91	Gimli, C.-B.
			92	Yellowknife, T.N.-O.

ANNEXE 3 – COORDONNÉES DES ORGANISMES D'INTERVENTION

Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.
11, avenue Expansion
Saint John (Nouveau-Brunswick)
Canada E2R 1A6
Téléphone : 506-632-4499

Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée (SIMEC)
1201-275, rue Slater
Ottawa (Ontario)
Canada K1P 5H9
Téléphone : 613-230-7369
<http://www.ecrc-simec.ca/fr/>

Western Canada Marine Response Corporation
206 – 3500, voie Gilmore
Burnaby (Colombie-Britannique)
Canada V5G 0B8
Téléphone : 604-294-6001
www.wcmrc.com

Point Tupper Marine Services Ltd.
4090, chemin Port Malcolm
Point Tupper (Nouvelle-Écosse)
Canada B9A 1Z5
Téléphone : 902-625-1711