



# PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS OCEANS PROTECTION PLAN

## DOCUMENT DE DISCUSSION

### PRÉPARATION ET INTERVENTION DU CANADA EN CAS DE REJETS DE SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES PAR DES NAVIRES



Grâce au [Plan de protection des océans](#), nous améliorons la façon dont nous nous préparons et dont nous intervenons en cas de rejet de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) par des navires en milieu marin. Ce document de discussion donne un aperçu de la situation actuelle et vise à recueillir les points de vue du public sur cette question.

## Dans ce document

- [Introduction](#)
- [Définition de substances nocives et potentiellement dangereuses](#)
- [Les SNPD dans le système de sécurité maritime du Canada](#)
- [Comparaison entre les rejets de SNPD et les déversements d'hydrocarbures](#)
- [Mesures proposées](#)
- [Prochaines étapes](#)
- [Contactez-nous](#)

## Introduction

Le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) par les navires représente une part importante des échanges commerciaux internationaux du Canada. Les SNPD comprennent les substances transportées en vrac sous forme liquide, les gaz liquéfiés, les matériaux solides et les matériaux emballés.

Même si les rejets de SNPD en mer sont extrêmement rares, ils peuvent avoir de profondes répercussions sur la santé publique, l'environnement, la vie marine et l'économie. C'est pour cette raison que nous avons l'intention de bâtir un système de préparation et d'intervention pour qu'en cas d'incident impliquant des SNPD dans les eaux canadiennes, toutes les parties connaissent leurs rôles et responsabilités respectifs. Cela faciliterait l'élaboration d'un plan efficace permettant d'atténuer les dégâts avec rapidité et efficacité.

Nous sollicitons la contribution du public pour nous aider à élaborer la façon dont le gouvernement entend se préparer et intervenir face aux incidents impliquant des SNPD dans les eaux canadiennes. Ce document de discussion a été conçu pour guider vos réflexions et vos commentaires.

## Définition de substances nocives et potentiellement dangereuses

Le terme « substances nocives et potentiellement dangereuses » est utilisé par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il figure dans un certain nombre de traités internationaux, notamment le Protocole de l'OMI sur la préparation et l'intervention en cas de rejets de SNPD. Pour les besoins de ce document, la définition de SNPD est intentionnellement définie en termes généraux. Elle englobe la gamme de produits transportés dans les eaux canadiennes et

qui nécessiteraient probablement une forme quelconque d'intervention en cas de rejet dans le milieu marin.

Une SNPD désigne toute substance autre qu'un produit pétrolier qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque :

- de mettre en danger la santé humaine
- de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore
- de porter atteinte à l'agrément des sites
- de gêner toute autre utilisation légitime de la mer

Lorsqu'elles sont rejetées, les SNPD peuvent flotter, se dissoudre, couler dans l'eau ou s'évaporer dans l'atmosphère ou encore avoir de multiples réactions différentes. Les interactions entre les substances peuvent entraîner différents comportements et étant donné que les SNPD peuvent s'évaporer ou se dissoudre, il se peut que la récupération après un rejet soit minimale.

Dans le cadre de la préparation et de l'intervention face aux SNPD, on attache avant tout de l'importance aux substances toxiques et potentiellement dangereuses, à l'exception du pétrole, qui est déjà doté d'un régime de préparation et d'intervention.

#### **Questions à considérer :**

Êtes-vous d'accord avec cette définition des SNPD pour le Canada? Dans la négative, comment pourrait-on l'améliorer?

### **Les substances nocives et potentiellement dangereuses dans le système de sécurité maritime du Canada**

Le système de sécurité maritime du Canada repose sur trois piliers et est destiné à protéger les écosystèmes marins et à permettre la sécurité et l'efficacité du transport maritime.

1. **Prévention** : établir des mesures qui permettent d'éviter les incidents
2. **Préparation et intervention** : être prêt à prendre des mesures en cas d'incident ou de rejet
3. **Responsabilité et indemnisation** : veiller à ce que le pollueur paie les coûts d'intervention, de nettoyage et de remise en état après l'incident

Même si [un régime solide est en place pour les déversements d'hydrocarbures causés par les navires](#) qui s'étend aux trois piliers, les mesures en place face aux incidents liés au transport des SNPD sont plus limitées.

Le Canada dispose d'un système pour **prévenir** les incidents maritimes, comme les aides à la navigation et les services du trafic maritime. Ce système favorise le déplacement en toute

sécurité des navires dans les eaux canadiennes, peu importe qu'ils transportent des hydrocarbures, des SNPD ou d'autres marchandises. Pour plus détails sur ces mesures de prévention, visitez notre page sur [la prévention des déversements des navires](#).

À ce jour, nous n'avons pas élaboré de système **de préparation et d'intervention** qui s'applique spécifiquement aux incidents de SNPD. Cela s'explique en partie par le faible nombre de rejets de SNPD à l'échelle internationale, par rapport aux déversements d'hydrocarbures. Même si aucun incident majeur impliquant des SNPD n'est survenu dans les eaux canadiennes jusqu'ici, un programme efficace de préparation et d'intervention face à un rejet de SNPD aurait pour effet d'atténuer les répercussions nocives de tout incident futur.

Le gouvernement du Canada a récemment ratifié la Convention SNPD de 2010 de l'OMI sur **la responsabilité et l'indemnisation**. Le Canada se positionne ainsi comme de chef de file de la création d'une structure de responsabilité et d'indemnisation face aux SNPD.

### Approche actuelle

Les incidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses au Canada ont été d'une ampleur relativement réduite. C'est la raison pour laquelle ils ont été gérés au cas par cas. Or, le volume de SNPD transportées dans le cadre de nos échanges internationaux souligne le risque qu'un rejet majeur de SNPD survienne dans les eaux canadiennes. Étant donné que les circonstances entourant d'importants incidents impliquant des SNPD risquent de varier radicalement et d'impliquer tout un éventail de parties, nous cherchons à établir une approche plus officielle à l'égard de la préparation et de l'intervention face aux SNPD qui oriente l'intervention face à tout un éventail de scénarios.

Les mesures de préparation et d'intervention en cas d'incidents liés au transport de SNPD ont fait l'objet de plusieurs rapports au Canada ces dernières années.

Plus récemment, dans [son rapport de 2014, le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes](#) a recommandé qu'une approche officielle de préparation et d'intervention face aux SNPD soit établie au Canada.

En particulier, le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a recommandé que le Canada signe le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS) de l'OMI comme étape initiale d'un programme national de préparation et d'intervention visant les rejets de SNPD par les navires.

#### Protocole OPRC-HNS de 2000

- 40 pays sont partie prenante au Protocole
- Il défend les principes du « pollueur-payeur » et de « précaution »

- Il constitue un cadre mondial pour la préparation et l'intervention face aux SNPD

### Vers une nouvelle approche

La préparation et l'intervention face aux rejets de SNPD en milieu marin sont très complexes. Nous devons avoir une approche spécifique pour les SNPD. Simplement élargir ou reproduire l'approche utilisée pour les déversements d'hydrocarbures par des navires n'est pas l'approche appropriée.

La comparaison entre la préparation et l'intervention face aux rejets de SNPD et celles en cas de déversements d'hydrocarbures illustre pourquoi nous avons besoin de mesures adaptées aux SNPD. Par exemple, pour ce qui est des déversements d'hydrocarbures, [les organismes d'intervention](#) certifiés par Transports Canada agissent rapidement parce qu'ils :

- comprennent le comportement des produits pétroliers dans le milieu marin
- possèdent les équipements appropriés d'intervention sur l'eau qui sont entreposés dans des endroits stratégiques le long des côtes canadiennes

### Comparer les rejets de SNPD et les déversements d'hydrocarbures

Rejet de SNPD par un navire	Déversement d'hydrocarbures par un navire
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le comportement dans l'eau varie considérablement d'une substance à l'autre (coule, flotte, se dissout, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le comportement dans l'eau est moins variable et mieux compris en général</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une expertise et des équipements différents sont requis en fonction de la substance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La plupart des déversements requièrent les mêmes types d'équipements (barrages flottants, écrémeurs, etc.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il peut falloir une analyse et du temps pour établir une stratégie d'intervention adaptée à des situations complexes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une stratégie d'intervention est rapidement élaborée, car on comprend très bien les tactiques d'intervention face à un déversement d'hydrocarbures</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'intervention peut ne pas impliquer la récupération dans l'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'intervention implique généralement un certain niveau de récupération des hydrocarbures dans l'eau</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les partenaires participant à l'intervention peuvent varier radicalement en fonction de l'incident</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il existe un ensemble prévisible de partenaires impliqués dans l'effort d'intervention</li> </ul>

Pour les SNPD, nous avons souvent besoin d'une analyse approfondie par des experts avant le début de l'intervention sur l'eau. Cela nous permet de tenir entièrement compte des substances en cause et des interactions potentielles entre elles et le milieu marin. Le fait de mieux comprendre la situation est une étape essentielle qui permet de déterminer les risques

encourus par les populations vivant à proximité et le milieu marin pour que nous puissions les atténuer et contribuer à assurer la sécurité des intervenants. Nous devons également collaborer avec les partenaires provinciaux, municipaux et autres aux préparatifs d'urgence pour nous assurer que le public est informé et protégé lors d'un incident.

Les mesures potentielles ci-dessous reflètent les défis exclusifs liés aux rejets de substances nocives et potentiellement dangereuses par les navires. Elles sont axées sur l'amélioration de la façon dont nous évaluons les incidents liés au transport de SNPD afin que l'intervention soit sécuritaire, appropriée et efficace.

## **Mesures potentielles**

Les mesures potentielles soulignées dans ce document sont conçues pour intégrer les principales recommandations du rapport de 2014 du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et pour s'adapter aux pratiques exemplaires internationales de manière à refléter le contexte canadien et le niveau de risque.

## **Principes directeurs**

Six principes guideront notre approche :

1. Protéger la santé humaine et le milieu marin
2. Élaborer une approche nationale fondée sur les risques
3. Se fonder sur le système de sécurité maritime existant du Canada
4. Maintenir le principe du « pollueur-payeur » et la participation de l'industrie
5. Respecter les engagements internationaux
6. Maintenir la viabilité du transport maritime

## **Action collaborative**

La collaboration doit être une caractéristique d'un régime de préparation et d'intervention face aux substances nocives et potentiellement dangereuses. Un vaste éventail de parties aurait un rôle à jouer dans l'établissement et la mise en œuvre d'un programme canadien relatif aux SNPD.

Ce travail pourrait faire appel aux parties suivantes :

- le gouvernement du Canada : Transports Canada (TC), Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne (GCC), Environnement et Changement climatique Canada, Sécurité publique Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence de la santé publique du Canada, Santé Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments;
- les administrations municipales et les gouvernements provinciaux/territoriaux;
- des partenaires internationaux (comme l'OMI et la Garde côtière des États-Unis);

- l'industrie (comme les propriétaires de navires ou de cargaisons, les producteurs de produits chimiques, les exploitants de terminaux, les experts en sauvetage maritime, les fournisseurs d'assurance responsabilité);
- les groupes autochtones et les communautés côtières;
- les intervenants en cas d'urgence (les services de pompiers locaux et les équipes spécialisées des matières dangereuses);
- les administrations portuaires.

### Question à considérer :

Y a-t-il d'autres intervenants auxquels on doit faire appel?

### Une approche progressive

Nous envisageons une approche qui se déroule en 3 phases réparties sur plusieurs années. À la phase I, nous renforcerions les fondements de la préparation et de l'intervention aux substances nocives et potentiellement dangereuses en clarifiant le système actuel. À la phase II, nous apporterions des améliorations étape par étape pour renforcer la préparation de l'industrie et du gouvernement. À la phase III, nous évaluerions et améliorerions le programme national afin de refléter les conditions changeantes.



### Phase I : Clarifier le système actuel

Dans les années 1-2, nous clarifierions le système actuel de préparation et d'intervention pour les rejets de substances nocives et potentiellement dangereuses par les navires. Nous consulterions les partenaires et les intervenants pour déterminer en quoi nous pouvons améliorer l'approche actuelle afin d'améliorer la préparation aux incidents SNPD.

<p><b>Clarifier les rôles et les responsabilités</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La GCC élargirait son plan d'urgence national afin d'y inclure les rôles, les responsabilités et les procédures de préparation et d'intervention face aux SNPD</li> <li>• TC organiserait régulièrement des symposiums régionaux afin d'accroître la sensibilisation et de nouer des rapports entre les parties qui participent aux préparatifs et aux interventions face aux SNPD</li> <li>• Le gouvernement du Canada renforcerait sa capacité lui permettant de fournir des conseils et des renseignements</li> </ul>
--	---

	<p>scientifiques sur la sécurité des interventions chimiques en milieu marin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La GCC organiserait et élaborerait des exercices d'intervention mixtes pour mettre à l'essai la préparation du Canada et déterminer les écarts dans l'intervention maritime en matière de SNPD</li> </ul>
<b>Harmoniser l'approche avec les partenaires internationaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TC évaluerait les conditions d'accession au protocole OPRC-HNS</li> <li>• Le gouvernement du Canada établirait des partenariats internationaux sur les sciences et les données avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime, la Garde côtière des États-Unis, l'OMI, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux et d'autres partenaires internationaux, en plus d'échanger des pratiques exemplaires</li> </ul>

### Questions à considérer :

Les activités énumérées à la phase I sont-elles appropriées? Sinon, que pourrait-on faire pour les améliorer?

### Phase II : améliorations ciblées

En collaboration avec nos partenaires, nous apporterions des améliorations ciblées au cours des années 3 et 4 et nous aborderions les écarts et les points à améliorer recensés lors de la phase I. Vous trouverez ci-après certains exemples d'éventuelles améliorations ciblées. Ces améliorations renforceraient la capacité du Canada à intervenir face aux incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses.

<b>Améliorer les connaissances sur les SNPD en milieu marin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TC élaborerait davantage des méthodes d'évaluation des risques liés aux SNPD afin d'améliorer sa capacité à déterminer les lieux/situations à haut risque et de collaborer avec d'autres à l'élaboration de stratégies d'atténuation ciblées</li> </ul>
<b>Élargir les exigences liées à la préparation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si des écarts sont décelés dans la préparation de l'industrie face aux rejets de SNPD à la phase I, le gouvernement du Canada pourrait exiger que les navires prescrits transportant des SNPD disposent de plans pour faire face aux rejets de SNPD</li> <li>• TC pourrait imposer davantage de conditions de planification aux ports et aux installations maritimes qui manutentionnent des SNPD afin d'inclure des plans de préparation et d'intervention en cas de rejet de SNPD causé par les navires dans leurs pratiques et procédures</li> </ul>



**Renforcer la capacité d'intervention face aux SNPD en milieu marin**

- Le gouvernement du Canada offrirait la formation courante sur les interventions face aux SNPD aux intervenants des mesures de préparation et d'intervention, y compris les techniques d'intervention opérationnelles
- Le gouvernement du Canada dresserait et mettrait à jour activement un répertoire national des organismes qui possèdent des secouristes qualifiés et des équipements face aux rejets de SNPD

**Questions à considérer :**

Les activités énumérées à la phase II sont-elles appropriées? Sinon, comment pourrions-nous les améliorer?

**Phase III : amélioration continue**

La troisième phase, qui commence l'année 5, serait axée sur l'adaptation du programme pour refléter le contexte en évolution. Cela signifie :

- tenir compte des nouvelles données et informations
- analyser l'évolution des niveaux de risque dans tout le pays
- travailler avec les partenaires et les intervenants afin de déterminer les améliorations nécessaires

À la phase III, nous évaluerions l'éventail des améliorations que nous avons apportées et nous assurerions qu'elles sont soutenables et appropriées.

**S'adapter pour refléter l'évolution du contexte**

- Le gouvernement du Canada pourrait réagir face à l'évolution des niveaux de risque en utilisant de nouvelles stratégies d'atténuation, des modifications législatives ou réglementaires, des incitatifs pour l'industrie et d'autres moyens
- TC et la GCC dialogueraient avec les partenaires et les intervenants à des symposiums régionaux et dans d'autres événements afin de déterminer les domaines où nous pouvons continuer d'améliorer
- Le gouvernement du Canada tiendrait compte des leçons tirées des exercices sur les SNPD dirigés par la GCC

**Prochaines étapes**

Nous sollicitons des commentaires sur le document de discussion jusqu'au 28 février 2019. Nous organisons aussi des séances de mobilisation en personne avec les partenaires autochtones, les communautés côtières et les intervenants tout au long de l'année 2018.

Nous rendrons compte des principaux commentaires reçus au moyen des consultations en ligne et en personne et nous expliquerons comment nous en tenons compte. Votre opinion orientera les décisions du gouvernement liées à la préparation et à l'intervention liées aux rejets de SNPD par les navires.

**Question à considérer :**

Avez-vous des commentaires sur toute portion de ce document de discussion ou sur les mesures potentielles?

**Contactez-nous**

Si vous souhaitez transmettre des commentaires sur ce que vous lisez ici, vous pouvez les envoyer par courriel à l'adresse suivante :

[TC.OppHNS-PpoSNPD.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.OppHNS-PpoSNPD.TC@tc.gc.ca)

Nous vous remercions d'avance de votre participation.

