

# **L'examen du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada**

## **Avenues de recherche**

**(Phase I : le Régime actuellement en place au sud du 60° parallèle nord)**  
*Questions d'ordre général*

**1-Le régime actuel de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures répond-il aux besoins d'aujourd'hui? Qu'en est-il des besoins à venir? Quels éléments du régime actuel pourraient être améliorés pour en faire un régime de classe mondiale?**

Le régime actuel répond aux déversements provenant de navires ou d'IMH dans les eaux navigables au sud du 60<sup>ième</sup> parallèle. Il répond aussi aux déversements de source inconnue en milieu marin en exigeant une réponse rapide de la part de la GCC. Le régime en place date des années 90 et répond aux besoins d'une époque qui a depuis beaucoup évolué. Il est nécessaire de tenir compte de l'évolution du transport des hydrocarbures au pays, autant en terme de quantité qu'au niveau de l'achalandage, multiplicité des usagers et de la diversité des modes de transport. Le régime devrait inclure tous les modes de transport qui génèrent des risques de déversement d'hydrocarbures ce qui n'est pas le cas actuellement. Ce CCR a travaillé au fil des dernières années, à identifier des aspects qui mériteraient à être davantage développés au sein d'un régime de classe mondiale : Notamment, le sauvetage des navires en péril en dotant le Canada de remorqueurs d'escorte capables de se déplacer rapidement en tout temps vers les zones éloignées et ayant la force brute nécessaire à ramener en zone sécuritaire, des navires de très grande taille (Post-panamax et plus). La cartographie marine des voies navigables au sud du 60<sup>ième</sup> parallèle est adéquate, mais ce n'est pas aussi précis dans les eaux des baies James, Hudson et Ungava au sud du 60<sup>ième</sup>. L'exploration et l'exploitation pétrolière en mer (estuaire, golfe) représentent des activités à considérer très sérieusement lors de la présente révision du régime.

**2. Est-ce-que le régime actuel, qui s'appuie sur un modèle d'intervention public-privé dans ce cadre duquel les organismes d'intervention financés par l'industrie se chargent de la préparation et de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, demeure pertinent pour le Canada? Le cas échéant, quels changements permettraient d'améliorer le modèle?**

Le régime actuel demeure pertinent dans sa conception (préparation et intervention effectuée par le secteur privé et sous la surveillance publique). La capacité du secteur public d'effectuer une surveillance adéquate et de donner des avis scientifiques concertés et dans des délais les plus courts sous pression, tout particulièrement au pollueur, est devenue questionnable suite aux récentes coupures à Environnement Canada (EC) et à la Garde-côtière canadienne (GCC). De plus, la capacité maximale du régime, 10,000 tonnes, devrait être reconsidérée sérieusement et tenant compte de la capacité des navires modernes. Sur certains gros pétroliers, la rupture de deux réservoirs pourrait provoquer un déversement pouvant atteindre 30,000 tonnes. Les normes actuelles de planification ne vont pas au-delà de 10 pourcent des besoins réels lors d'un déversement. Il nous apparaît réaliste de bonifier le régime actuel en obligeant légalement tous les organismes d'intervention à faire cascader leur inventaire d'équipements et leur ressources humaines dans une zone du pays étant affectée par un déversement pouvant atteindre 30,000 tonnes.

Le gouvernement doit s'assurer du plus haut degré de vigilance de l'industrie en s'aidant de l'expérience d'autres pays tels la France, les Pays Scandinaves. Un bon système régulier d'information et de sensibilisation envers les communautés côtières est requis et nécessaire dans une éventuelle nouvelle Loi.

**3. En ce qui concerne la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, les responsabilités et les rôles actuels du gouvernement et de l'industrie sont-ils clairs? Sont-ils appropriés? Quels changements proposeriez-vous pour améliorer les rôles et les responsabilités dans le cadre du régime actuel?**

Les rôles de chacun sont assez bien connus. Les mesures de préparation sont efficaces du côté de l'industrie. Cependant, du côté gouvernemental l'état de préparation s'est dégradé dans les dernières années (très peu ou pas de formation et d'exercices). Il est essentiel que la GCC et Transports Canada (TC) puissent effectuer une surveillance "compétente" sur le terrain. L'adoption du système de gestion « Integrated Command System » (ICS) devrait être une priorité pour le gouvernement. Aussi, la capacité d'Environnement Canada (EC) d'être présent sur le terrain pour les déversements de moindre importance assurait un haut degré de conformité des pollueurs, la diminution drastique du maintien de son rôle et efficacité à la Table d'expertise (REET), ainsi que de fournir des avis scientifiques au pollueur pour un secteur donné a été considérablement réduite avec les récentes coupures. Le Canada est un vaste pays et la taille actuelle de l'équipe de réponse de EC pour tous les incidents impliquant les produits pétroliers rend le pays très vulnérable; l'équipe pourrait demeurer centralisée mais ses effectifs devraient passer du simple au double voire triple.

**4. Quelles tendances futures ou quels faits nouveaux (par exemple, nouveaux produits pétroliers, nouvelles techniques d'intervention ou augmentation du trafic maritime) devraient être pris en considération pour améliorer le régime actuel et en faire un régime de classe mondiale?**

Il est nécessaire de tenir compte que la chaîne de produits « huileux » est assez vaste, plusieurs ne sont pas couverts par la Loi et que certains produits pétroliers ont des comportements peu connus dans le milieu marin, comme le Dilbit. Il serait pertinent d'étudier le comportement de ces produits et la capacité du régime à bien y répondre advenant un déversement. L'augmentation des volumes transportés, les voies étroites de navigation, l'importance cruciale du Pilotage et la croissance de l'achalandage doivent tous être pris en compte. Le transport autre que maritime (pipelines et ferroviaire) doit être examiné en profondeur; présentement, l'OI s'implique aussi dans ces autres types de déversements. L'exploration et de surcroît l'exploitation pétrolière en mer ou dans le Golfe du Saint-Laurent (plateformes de forage) avec les produits utilisés ou pompés, les navires qui les ravitaillent ou utilisés, représentent aussi un risque potentiel non négligeable qui n'est pas couvert par le régime actuel mais éminemment présent dans l'esprit des populations côtières voire « at large ».

**5. À l'heure actuelle, il existe six conseils consultatifs régionaux (CCR) et un Conseil consultatif national (CCN) qui donnent des conseils et de la rétroaction au gouvernement du Canada à propos du régime actuel. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer ce mécanisme de rétroaction? Les responsabilités et les rôles des CCR et du CCN sont-ils clairs? Cette structure constitue-t-elle une pratique exemplaire?**

Les CCR sont des conseillers valables pour le Ministre des Transports, le lien de communication avec le bureau du ministre doit être maintenu et si possible renforcé. Présentement, les CCR n'ont pas une capacité suffisante afin de se déplacer (à tout le moins sur une base annuelle) pour mieux couvrir leur territoire et rencontrer les acteurs et intervenants locaux, informer et cueillir les perspectives sur l'état de préparation et l'intervention afin de mieux aviser le ministre. À cet égard, le Nord du Québec au sud du 60<sup>ième</sup> parallèle comme la cote Est en Gaspésie ou à Sept-Îles vers l'est, sont difficilement rejoignable sur une base annuelle et sont un exemple de la nécessité d'une meilleure prise en compte de cette réalité. La révision actuelle du régime doit prendre en considération les discussions originales du « SCOT » (House of Commons Standing Committee on Transportation) qui était préoccupée par l'établissement d'un régime de monopole devant l'exigence d'établir des coûts raisonnables et équitables. La mise en place des CCR avait aussi pour but d'agir à titre de comité de surveillance en lien constant avec le « SCOT » et le Ministre. Les nouvelles contraintes portant sur le régime ainsi que sur la prévention et advenant un élargissement du rôle des CCR, la nouvelle Loi devra faire en sorte que leurs termes de référence et mandats évoluent conséquemment. Le CCR du Québec et le CCR de la région Arctique sont de proches collaborateurs avec des priorités communes dont les échanges et travaux de collaborations bénéficieraient grandement d'un soutien dans la révision du régime.

**6. Le régime actuel du Canada est normalisé à l'échelle du pays; les ports, les propriétaires de navires, les installations de manutention d'hydrocarbures et les organismes d'intervention exercent leurs activités en vertu des mêmes lois, règlements et lignes directrices. S'agit-il d'un modèle approprié pour le Canada? Quelles améliorations pourraient être apportées au modèle actuel?**

Tel que mentionné plus haut, les autres modes de transport ne sont pas inclus dans le régime actuel. La question d'inclure les autres modes de transport dans le régime (ferroviaire, pipelines et exploitation en mer) doit être examinée. La réglementation et les normes sur les O.I. doivent faire l'objet d'une révision, afin de resserrer les temps de réponse alloués pour les déversements de Niveau 3 (18 heures + temps de transport) et de Niveau 4 (72 heures + temps de transport). Ces exigences datent d'une autre époque, la logistique moderne offre la possibilité de mettre en place des stratégies pouvant assurer une réponse beaucoup plus rapide couplé au besoin de formaliser la capacité de cascade d'équipements garantie et mesurable d'un bout à l'autre du pays. **De plus, nous croyons qu'un cinquième niveau de déversement devrait être ajouté afin d'assurer une intervention pour un déversement pouvant atteindre une quantité de minimale de 30,000 tonnes d'hydrocarbures; ce chiffre devrait cependant être validé plus précisément avec l'aide de MARPOL, annexe 1, Règlement 26 pour en effectuer les calculs.**

**7. Le régime actuel de préparation et d'intervention définit-il clairement la façon dont il interagit et établit des liens avec le Régime de responsabilité et d'indemnisation du Canada? Le cas échéant, quels changements permettraient d'améliorer le cadre actuel pour en faire un cadre de classe mondiale?**

Le régime d'indemnisation du Canada répond aux besoins actuels du Canada. Il est unique et limité aux déversements pétroliers provenant des navires ou de source inconnue en milieu marin sans pollueur identifié et permettant un recouvrement ultérieur de la part du pollueur s'il est identifié. Le mécanisme en place surpasse les exigences des conventions internationales, facilite et assure le transfert rapide des fonds essentiels à une réponse rapide. Les communications et lignes de responsabilités sont claires. La révision de la Loi en place pourrait considérer la pertinence d'envisager la possibilité d'une participation financière de la part des IMH adaptée ou basée sur le risque réel en fonction du produit transporté.

**8. À l'heure actuelle, le Canada a deux régimes pour la pollution par les hydrocarbures en milieu marin : le premier vise la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et le deuxième vise la pollution par les hydrocarbures causée par les activités d'exploration pétrolière et les plates-formes de forage en mer. Quels sont les avantages d'avoir deux régimes distincts? Quels sont les risques d'avoir deux régimes distincts?**

Il n'existe aucun avantage à avoir deux régimes. Au contraire, les plates-formes de forage en mer sont actuellement des **clients de troisième partie** pour les organismes d'intervention. Ils ne contribuent pas financièrement au maintien en place et à l'amélioration de l'état de préparation. Ils ne sont donc pas prioritaires... Finalement, le fait d'entretenir deux régimes nous apparaît inefficace et plus coûteux. Nous considérons que le nouveau régime devrait suggérer une méthode de tarification adaptée à ce type d'exploitation y compris pour le produit lors des manœuvres de pompage. Dans l'éventualité où le transport terrestre serait intégré à la révision, les organisations manutentionnaires existantes pourraient être consultées dans le but d'identifier la meilleure approche de coordination des risques de déversement d'hydrocarbure. En voici deux à titre d'exemple : Pour le pipeline : L'Association canadienne des pipelines d'Énergie (CEPA) et pour le chemin de fer : The Canadian Pacific Police Service.

2

### ***Préparation***

**1. Les exigences en matière de préparation pour les ports, les propriétaires de navires, les installations de manutention d'hydrocarbures et les organismes d'intervention sont-elles adéquates? Le cas échéant, quels changements permettraient d'améliorer le système pour en faire un système de classe mondiale?**

Concernant les navires, Transports Canada devrait règlementer avec davantage de rigueur toutes les opérations de transfert d'hydrocarbures, y compris les normes en regard au positionnement géographique assurant la sécurité des opérations, des biens et du personnel et la protection des écosystèmes avoisinants. La réglementation qui touche les installations de manutention d'hydrocarbures est adéquate pour les opérations normales et doit être maintenue, avec l'addition d'un plan de prévention. Le niveau de préparation devrait être proportionnel à la capacité de manutention des Installations de Manutention d'Hydrocarbures ainsi qu'à la capacité de transport des pétroliers qu'elle dessert. Concernant les installations de manutention d'hydrocarbures de plus petite taille, la nouvelle réglementation doit aussi assurer leur capacité à se rendre conforme. L'actuelle classification des ports prioritaires devrait dorénavant tenir compte du facteur « fragilité du milieu ». Le type, fréquence et catégorie d'exercices de formation, de préparation, d'intervention effectués par la GCC, IMH et les OI sont essentiels au perfectionnement assurant le succès des stratégies de réponse de tout régime de classe mondiale.

**2. La recherche et le développement jouent-ils un rôle suffisamment important dans le régime actuel? Qui devrait être responsable du financement et de l'exécution des activités de recherche et de développement liées aux déversements d'hydrocarbures?**

La recherche et le développement devraient être une activité conjointe de l'industrie et du gouvernement afin que les deux parties puissent en bénéficier. Au niveau international, il y a eût des avancées au cours des quinze (15) dernières années avec de nouvelles stratégies de traitement pour les milieux sensibles ainsi que dans les nouveaux équipements. Les organismes d'intervention ainsi que les pollueurs potentiels doivent contribuer au financement de la recherche, du développement et de l'acquisition de nouveaux équipements afin d'assurer une constante amélioration de l'état de préparation. La Garde-côtière doit aussi pouvoir assurer sa capacité dans ce domaine important tout en s'assurant du maintien de son indépendance face à l'interaction avec un pollueur potentiel.

**3. Est-il nécessaire d'avoir une meilleure coordination entre les ministères du gouvernement, entre les divers ordres de gouvernement (fédéral, provincial, municipal et international) et entre le gouvernement et l'industrie relativement à la formation, aux exercices et aux activités de recherche et de développement? Qu'est-ce qui pourrait être fait pour rendre la coordination de ces activités plus efficace? Quelles mesures devraient être prises?**

Il est nécessaire que la GCC assure un niveau efficace de préparation par un programme de formation structuré, accessible et une cédule d'exercice qui s'adapte à celle des OI et qui inclut la participation des organismes concernés, au niveau fédéral, provincial et tout spécifiquement municipal. Des exercices de type « communautaire » qui impliquent les partenaires privés (ex : Hydro-Québec, autres industries) localisés près d'installations de manutention, municipalités ou à proximité des rives ont démontré leur importance et utilité et devraient avoir une place dans la cédule d'exercices réguliers de la GCC. Afin d'assurer ces fonctions stratégiques, la nouvelle réglementation doit clairement exprimer et fournir les capacités à la GCC en termes de ressources humaines, budgets dédiés et de temps récurrent alloué sur une base annuelle; cela serait en complément aux autres types d'exercices que l'OI accréditée effectue sur une base annuelle. De plus, la réglementation devrait imposer aux municipalités, un volet « déversement d'hydrocarbure » dans leur plan de mesure d'urgence avec des mises à niveau régulières en étroite collaboration avec les OI. La tenue de tout exercice devrait préalablement être largement publicisée afin d'interpeler et d'en faire bénéficier tout particulièrement les communautés côtières. La REET demeure le pivot par excellence de l'interaction entre les parties, du tissage de lien, du développement de stratégies de collaboration, et de la somme de toutes les expertises et expériences vécues et connues. EC fut et doit obligatoirement en demeurer la tête dirigeante. Les coupures subites par EC – Urgences environnement ont gravement brisés cette capacité. Cette situation ne peut se résorber sans des fonds additionnels pour du personnel additionnel et retour à la case précédente qui était de classe supérieure.

**4. Comment devrait-on utiliser les renseignements sur les risques liés à la probabilité d'un déversement d'hydrocarbures et ses conséquences possibles pour qu'ils servent de base aux éléments du régime? Quels autres renseignements devraient être pris en considération lorsque le gouvernement et l'industrie élaborent leurs plans de préparation et d'intervention?**

Les statistiques sur les déversements depuis 1995 incluant les quantités, sont un élément fondamental. La connaissance de la cargaison transitée par les navires, en tout temps est cruciale et doit être disponible immédiatement sur demande. Les données du Programme de surveillance aérienne (NASP) doivent aussi être considérées. Il est essentiel d'inclure et de départager ce qui touche les déversements "opérationnels", donc de petit volume et le "pire scénario" très peu fréquent, mais qui exige un état de préparation et un degré d'interactions beaucoup plus élaboré. L'amélioration en prévention ainsi que tout ce qui touche la gestion du trafic maritime doit aussi être prise en compte, de même que la capacité des navires modernes et l'imposition des doubles coques. L'évaluation adéquate des risques est difficile sans l'obtention des données réelles des volumes de produits manutentionnés et transportés; et ces données existent mais sont difficiles à obtenir.

## **5. Quelles autres exigences en matière de préparation devraient être intégrées dans le régime?**

Tel que mentionné précédemment, la réglementation et les normes sur les O.I. doivent faire l'objet d'un examen afin de resserrer les temps de réponse alloués pour les déversements de Niveau 3 (18 heures + temps de transport) et de Niveau 4 (72 heures + temps de transport). Il est aussi nécessaire d'identifier des endroits stratégiques dans le Nord du Québec afin de développer des stratégies de déploiement efficaces et y donner de la formation régulièrement ou des exercices de formation dans les localités. L'ensemble des communautés côtières devraient être bien au fait de l'existence du Régime et veiller à assurer l'intégration de leur plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbure à l'intérieur de leur plan d'urgence municipal et celui au niveau régional.

### ***Intervention***

#### **1. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour rendre l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbure plus efficace et efficiente?**

La réduction des temps de réponse par les organismes d'intervention (OI). Mieux surveiller la formation des répondants. Exiger des OI qu'ils prennent des ententes formelles avec leurs répondants (réseau d'entrepreneurs). Exiger des OI, qu'ils aient des programmes de modernisation et de renouvellement des équipements d'intervention. Préciser les rôles et responsabilités de la GCC relativement aux exercices communautaires, assurer la pleine capacité de EC de gérer efficacement les Tables d'expertises lors de multiples incidents à travers le pays et de pouvoir donner des avis scientifiques éclairés et dans les délais les plus rapides aux pollueurs. Impliquer formellement les municipalités dans le régime de concert avec les juridictions fédérales et provinciales pertinentes. Assurer des exercices d'envergure réguliers regroupant les paliers de gouvernements fédéral et provincial concernés afin de faciliter le tissage de liens opérationnels, préciser les personnes décisionnelles dans les structures et atténuer les irritants pouvant émerger. Donner davantage de moyens aux CCR afin de mieux informer la population et prendre leurs avis sur le Régime et les éduquer sur le rôle des parties et des exercices.

#### **2. Dans le cadre réglementaire actuel, les organismes d'intervention font-ils l'objet d'une surveillance adéquate? Les Normes sur les organismes d'intervention sont-elles adéquates? Le cas échéant, quels changements devraient être apportés? Le processus de certification est-il adéquat? Des experts compétents sont-ils présents pour le processus de certification?**

Le processus de certification des OI est structuré et adéquat. Cependant, la surveillance effectuée par Transports Canada devrait être améliorée et maintenue afin de mieux couvrir la formation et les exercices effectués par les OI et les IMH. Le rôle de la Table d'expertise devrait être expressément revu dans la Loi en veillant à assurer la capacité de leadership de EC et en lui fournissant les ressources pour répondre rapidement et efficacement lors d'éventuels cas multiples de déversements. Le Cèdre en France est un modèle à étudier afin d'en reprendre des éléments pertinents applicables chez nous au pays.

**3. La capacité d'intervention réglementée actuelle de 10 000 tonnes est-elle suffisante ou devrait-elle être augmentée? Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer le modèle actuel visant la capacité d'intervention réglementée? Pourrait-il s'agir d'une norme de classe mondiale si l'on considère les pratiques des autres pays?**

Voir les commentaires précédents concernant un régime de 30,000 tonnes et des temps d'intervention plus courts). Le concept théorique de cascade des équipements et ressources d'urgence lors d'un déversement majeur de produits pétroliers doit être examiné afin de s'assurer de son applicabilité en cas réel. À défaut de quoi, il faudra le corriger. Le Canada a collaboré à plusieurs événements dans le monde et il possède donc une certaine expertise. Cette expertise doit être évaluée et utilisée afin d'assurer une coopération maximale domestique et internationale en cas d'un déversement Canadien et l'intégrer dans la capacité collective. Une évaluation précise de cette capacité collective est cruciale à la bonification du régime en place.

**4. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour accroître la capacité d'intervention en cas de déversement de produits non conventionnels (p. ex., bitume dilué)?**

Premièrement, il est essentiel d'étudier convenablement le comportement de ces produits dans le milieu maritime, surtout pour tout ce qui touche aux bitumes dilués. S'assurer d'une formation adéquate des organismes d'intervention sur les principaux produits transités dans des régions données, la tenue d'exercices réguliers impliquant aussi les municipalités. De la recherche préventive sur les expériences ailleurs est aussi requise. De plus, le promoteur doit pouvoir démontrer une stratégie de récupération des produits submergés et à demi-submergés conjointement avec des données écologiques de EC et sur la fragilité du milieu récepteur par le MPO.

**5. Quel rôle la Garde côtière canadienne devrait-elle jouer au cours d'une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures?**

Surveillance des opérations du pollueur et prise en charge immédiate si le pollueur est incapable ou inconnu (statu quo). Cela sous-entend que la GCC possède suffisamment de personnel hautement formé et habitué grâce à des exercices réguliers d'envergure qui commandent le même degré d'implication et de gestion des ressources humaines et matérielles sous son commandement ainsi que la collaboration des autres ministères fédéraux, de la province ou territoire concernée et instances privées.

**6. Quelles améliorations pourraient être apportées pour mieux intégrer les intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux dans la gestion globale d'une intervention?**

L'intégration de ces derniers, lors de tous les exercices effectués par les OI et ceux de la GCC sur une base régulière. Collaborer avec la province afin de légiférer au niveau des plans d'urgence des municipalités.

**7. Les autres parties peuvent-elles jouer un rôle dans l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, notamment dans des régions plus éloignées du pays? Quels facteurs devraient être pris en considération si ces parties devaient jouer un plus grand rôle?**

Il est essentiel d'intégrer les communautés locales. Ce sont elles qui connaissent les particularités de leurs territoires. Elles ne peuvent cependant qu'assumer un rôle à la mesure de leurs capacités. Leur participation lors de programmes d'exercices réguliers sur une base annuelle est essentielle. Le gouvernement pourrait aussi faciliter la présence d'un (1) représentant du CCR aux exercices dans sa région administrative. Finalement, le rôle de leadership des ministères fédéraux (ex : TC, GCC et EC) au sein du Régime actuel, ne doit en aucun cas être diminué ou « transféré » indirectement à une province ou territoire. Le gouvernement fédéral doit s'assurer de maintenir son expertise dans ses champs de compétences cruciaux. De plus, pour les cas où les communautés sont inexistantes ou qu'elles ne sont pas intéressées, les OI/GCC devraient être prêts à utiliser des ressources externes. La mise en place de conteneurs d'équipements d'urgence est inutile sans main d'œuvre formée et les ressources afin de les entretenir régulièrement.

**8. Le régime d'intervention actuel se fonde sur la récupération mécanique. D'autres techniques d'intervention devraient-elles être prises en considération en plus de la récupération mécanique pour les interventions en cas de déversement? Quels sont les avantages et les inconvénients de ces autres mécanismes? Comment ces méthodes additionnelles pourraient-elles être intégrées dans le régime actuel?**

Ces techniques se résument à la dispersion et au brulage en mer. Il est essentiel d'évaluer les gains ou les pertes nettes avant de faire usage de ces techniques. Le Canada dispose déjà de nombreuses données sur le sujet mais la poursuite de travaux de recherche et d'essais « sur le terrain » demeure essentielle et pertinente et doit se poursuivre année après année. Le brulage en mer permet de disposer d'un volume relativement important de produit pétrolier mais ne peut s'effectuer que sous plusieurs conditions précises dont une météo favorable et une certaine épaisseur du produit flottant sur la surface des eaux. Le désavantage est qu'il rejette la pollution dans l'atmosphère et qu'il reçoit généralement peu d'appui de la part de la population.

***Responsabilité, indemnisation et financement***

**1. Comment un régime de classe mondiale en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures devrait-il être financé?**

Principalement par les droits prélevés sur les hydrocarbures transportés (BOCF), donc le statu quo et le bonifier en ajustant les droits versés en fonction du type de produit transporté.

**2. La structure tarifaire actuelle est-elle juste et raisonnable et satisfait-elle aux exigences du régime actuel?**

Oui, la structure est juste, mais les générateurs de risque ne participent pas tous au régime, ex : l'exploitation en mer, le transport ferroviaire et par pipelines. Cette situation devrait être corrigée car elle porte préjudice aux membres actuels du régime qui en défraient seuls les coûts. De plus, il faut éviter les monopoles afin que tous paient un juste prix pour leur activité réciproque et que le nouveau régime soit de libre concurrence.



**3. Le régime de responsabilité et d'indemnisation du Canada couvre les coûts associés à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire. Des coûts précis sont-ils imposés lorsque la couverture liée à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures peut s'avérer inadéquate? Y a-t-il des limites actuelles sur la couverture qui pourraient avoir une incidence sur l'intervention en cas de déversement?** Le régime actuel couvre les déversements d'huile émanant d'un navire. Les autres sources de pollution maritime ne sont pas couvertes d'un tel régime de compensation.

Le niveau de couverture doit être basé sur l'expérience vécue lors des récents déversements importants dans le monde. Tous les générateurs de risques devraient disposer d'une couverture adéquate. La révision doit tenir compte de l'évolution de la pensée des collectivités au cours des vingt dernières années relativement à l'importance que revêt l'environnement sur leur qualité de vie. Davantage de fonds devraient aller vers la prévention, la préparation, les exercices terrain.

**4. Il existe plusieurs modèles pour financer les coûts de préparation liés à un déversement d'hydrocarbures et pour donner accès au fonds d'urgence pendant une intervention en cours. L'affectation d'un montant tiré du fonds d'urgence correspondant au montant établi aux États-Unis représenterait-elle une amélioration à la capacité de gérer efficacement un déversement important? Quelles améliorations devraient être apportées?**

Simplement l'imposition à tous les **générateurs** de risques (incluant l'exploitation en mer, le ferroviaire et le transport par pipelines) de financer un régime commun incluant la Caisse d'indemnisation. Le régime canadien possède toutes les caractéristiques d'être un modèle de classe mondiale et n'a besoin pour cela que d'être mieux supporté. Une attention doit être portée afin qu'il y ait une répartition mieux ajustée entre les redevances pour les produits bruts et les produits raffinée par rapport au risque induit.

**5. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pourrait-elle être utilisée de manière plus efficace pour les besoins de la préparation et de l'intervention?**

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pourrait contribuer à supporter la recherche et le développement dans le cadre des déversements d'hydrocarbure dans le milieu marin. Les paliers de gouvernement sont mandatés par le Parlement afin de veiller à l'application de la Loi et au respect de ses règlements. Il est important de se rappeler que la Caisse d'indemnisation fut initialement financé par les « Importateurs canadiens de produits pétroliers », les mêmes qui assurent la majorité du financement des organismes d'intervention accrédités. Si ce programme devait obtenir un mandat élargit, sa capacité de financement devrait alors aussi être revue et évaluée en terme des risque additionnels reliés aux demandes de compensation, en y intégrant les nouveaux pollueurs potentiels qui devront dès lors contribuer financièrement leur part vis-à-vis la nouvelle capacité ajouté du programme. Il faudrait que le gouvernement du Canada recherche d'autres sources de compensation face aux attentes des populations extrêmement sensibles aux risques reliés au transport du pétrole.