



Conseil consultatif régional sur le
Déversement d'hydrocarbures

Montréal, le 6 Mai 2013

Comité d'Experts sur la sécurité des navires-citernes
Capitaine Gordon Houston, président
M. Richard Gaudreault
M. Michel Sinclair

Objet: Révision de la Partie VIII de la LMMC, Premier volet - Sud du 60ième parallèle

Monsieur le président,

Nous membres du Conseil consultatif régional sur les déversements d'hydrocarbure (CCRDH) pour la Région du Québec vous remercions de l'opportunité que vous nous offrez de pouvoir échanger avec vous et les commissaires dans le cadre du premier volet de la révision du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada.

Since 1995, this Regional Advisory Council (RAC) has been very active in the region, overseeing somewhat and at every possible opportunity the various aspects of the actual regime at work. Be it governmental departments at the federal and provincial level, the accredited Response Organisation (RO) SIMEC, the Oil Handling Facilities (OHF), all actively involved in their respective roles related to a variety of responsibilities and duties like exercices, response to actual spills or emergencies. Over the years, this RAC, has had the privilege to benefit from the expertise and wise knowledge of committed members from within industry, public service, municipality, non governmental organisations and for a time First Nation. We even have a founding father of the actual regime with us in Captain Ivan Lantz. Over the years, when the situation warranted it, we have advised the Minister on our perspective of best course of action on a variety of Regime issues, for him to decide. One of those has been to ask him to execute a review of the regime in place because we felt after nearly twenty (20) years, the initial context had evolved, the transport trafic of oil and it's derivatives had changed, ships have consistently modernized, growing larger and shoreline populations are so much more present and concerned about the quality of their environment and of nature's needs in the wild.

À votre invitation, nous avons formulé des éléments de réponses sur l'ensemble des questions que vous nous avez adressé. Avec votre permission, nous procédons maintenant à la lecture de quelques recommandations que nous aimerions que vous considériez plus particulièrement dans votre travail de réflexion du régime canadien en place ou d'un éventuel régime bonifié pour le sud du 60ième parallèle :

1. Dans le régime actuel, il y a un flou concernant la responsabilité directe pour un ministère fédéral de tenir des exercices de type "communautaires", c'est-à-dire qui impliquent les municipalités riveraines, les installations de manutention d'hydrocarbures (IMH) et autres intervenants industriels ou autres concernées. Lors de la mise en place du régime actuel, la Garde-côtière canadienne (GCC) a pris plusieurs initiatives en ce sens qui furent toutes très performantes et bien accueillies sur l'ensemble des régions. Au fil du temps, suite aux restrictions budgétaires, la GCC dut se retirer de tous ces programmes afin de ne se concentrer que sur ses mandats propres et clairement définis dans la Loi; laissant ainsi un vide important dans les collectivités et qui fait encore cruellement défaut; formaliser ce ministère dans ce rôle qu'elle sait bien remplir en lui accordant les moyens et ressources requises nous apparaît primordial;
2. La région du Québec occupe une vaste partie marine du Golfe du Saint-Laurent ainsi que des Baies James, Hudson et Ungava. L'absence de "navire d'escorte" ou de puissants remorqueurs afin de pouvoir rejoindre rapidement et en tout temps un pétrolier ou autre navire de très grande taille (Post-Panamax et plus) en détresse en ces zones éloignées et de surcroît par temps de violentes tempêtes nous apparaît crucial à résoudre;
3. La flotte de brise-glace de la GCC est désuète et pose un risque réel à la qualité et disponibilité des nombreux services d'escorte et autres, qu'elle réussit tant bien que mal à rendre particulièrement en hiver, dans les conditions actuelles; ces navires représentent un maillon intrinsèque à la sécurité des navires et la revue du régime pour l'amener à un niveau de classe mondiale, devrait motiver suffisamment le gouvernement canadien à assurer leur remplacement dans les plus brefs délais;
4. La cartographie marine des voies navigables actuelles dans les zones nordiques au sud du 60ième parallèle demeure primitive s'effectuant aussi de bouche à oreille et à la pièce principalement en raison des difficultés de justifier les budgets récurrents des travaux scientifiques requis et reliés à un "faible" achalandage. Cependant, il ne suffira que d'un (1) seul navire en péril pour détruire d'immenses écosystèmes côtiers fragiles et entacher l'image du Canada. Un budget spécifique devrait être considéré afin de permettre une meilleure connaissance des voies navigables dans ces zones éloignées dans le contexte où la navigation marchande est en effervescence et se poursuivra à très long terme;
5. L'usage de pilotes à bord des navires représente à nos yeux une mesure indispensable afin d'assurer la sécurité dans les voies navigables au sud du 60ième parallèle. Nous le mentionnons parce que cette industrie est remise en question de temps à autres et nous souhaitons que sa présence et usage aille en croissant plutôt que l'inverse. À elle seule, cette obligation de faire monter des Pilotes à bord des navires et les utiliser pour naviguer dans les eaux canadiennes représente un atout majeur envers la sécurité maritime, la diminution des risques de collision ou échouements et est extrêmement bien perçue de l'ensemble des populations;

6. Nous avons été familiarisé depuis 1995, aux travaux de la Table d'expertise (REET) sous la direction chevronnée d'Environnement Canada (EC) et de ses nombreux autres partenaires. Avec les récents changements y compris des coupures importantes dans les ministères fédéraux, Environnement Canada dont la division des urgences environnementales, a subi une sévère cure d'amincissement dont nous ne pouvons encore à ce jour évaluer les impacts négatifs réels sur le terrain. Cependant, il est clair que le rôle et l'efficacité du REET dans ce nouveau contexte commande un examen sérieux sur la portée des impacts des coupures budgétaires récentes, subi par ce département-clé, lors d'un (1) éventuel déversement majeur de produits pétroliers ou si la Loi de Murphy devait s'appliquer, de deux (2) sinistres simultanés répartis aux extrémités du pays. Ce qui fut la marque d'efficacité du REET depuis la mise en place du Régime n'a été possible que grâce à la présence soutenue de personnes extrêmement qualifiées d'Urgence Environnement Canada, assumant leur rôle de leader du REET, capables de tisser des liens étroits de collaborations entre plusieurs niveaux de juridictions à travers le roulement de scientifiques au fil des ans vers un but spécifique commun. Il s'agit de conseiller efficacement le pollueur, concerter l'expertise scientifique, collaborer avec l'organisme d'intervention (OI) et minimiser les impacts. Nous savons que dans les premières heures suivant un déversement, la complexité du défi, l'analyse critique de la masse d'informations à valider et le choix des options à examiner et à décider par le pollueur suite aux recommandations du REET sont absolument déterminants sur les impacts que provoquera le produit déversé y compris parfois les risques pour les populations riveraines. Avec un nombre de personnel aussi réduit (plus de la moitié) depuis les récentes coupures budgétaires, nous croyons fermement que la disponibilité de personnes qualifiées et expertes dans ce domaine pointu est déficiente, que le stress qu'elles subiront en fonction des nombreux autres dossiers en cours lorsque l'appel viendra pour un déversement majeur aura un impact sur l'exécution et les choix d'action dû à la fatigue, surcharge d'informations et les exigences légitimes de rapidité d'exécution de la part du pollueur.
7. Le temps de réponse par l'organisme d'intervention (OI) lors de déversement majeur mériterait d'être réexaminé afin de voir à la pertinence de le raccourcir dans le but de minimiser les dommages à l'environnement et les coûts aux pollueurs ainsi que pour rassurer la population sur son efficacité;
8. La mise en place d'un niveau 5 de préparation et de réponse à un déversement d'hydrocarbures de très grande envergure nous apparaît plausible basé sur la croissance de l'industrie maritime impliquée dans le transport d'hydrocarbures, la taille des navires et l'achalandage;
9. La notion d'intégrer les autres modes de transport (rails, pipelines) de produits pétroliers à un éventuel nouveau régime "hybride", nous apparaît plausible en s'assurant toutefois que les plateformes d'exploration ou d'exploitation pétrolière et le liquide en circulation dans leurs conduites y soient aussi incluses. Dans un tel scénario, ces nouveaux arrivants au régime doivent assurément défrayer leur quote-part des coûts additionnels associés au régime afin de compléter ce qui existent et en aucun cas compromettre la capacité ce qui est en place;
10. La formation continue des communautés côtières en zones éloignées et l'évaluation, tenue d'exercice nous apparaît un maillon faible du régime actuel; la distance et les coûts afin d'assurer le même niveau de préparation qu'en zone de forte densité posent un réel défi aux parties; le gouvernement devrait considérer une manière régulière de donner ce support essentiel sur une base régulière.

We feel the actual regime is of world class caliber in many aspects. Over the years, I have often used the following analogy to describe it to the neophytes : “This regime wasn’t met to be a Cadillac nor a Volkswagen but a good Chevy”. That statement to me still stands today; the regime in place is reasonable and effective but might need a tune up, some body work and a paint job to fully roar for still more decades. To speak only of the south of the 60th parallel, the Canadian population of all ages is absolutely more sensitive and alert regarding all facets related to oil transportation, exploration and exploitation. Our population is vibrant, educated and proud. Canadians stand closely to the precautionary principles including industry and governments which have invested millions over the years. Quality of life is of prime importance in this day and age and no one wants to see happening a worse case scenario involving oil (or any other product for that matter) and we must protect and sustain the confidence of our local and regional populations towards the regime (actual or new).

In closing, this RAC feels important to mention to you that since it’s implementation, the Regime has never stood still in the face of time or new potential challenges. All parties have contributed to the best of their ability and capacity to ensure it would prevail in any emergency situation. Be it in maintaining acute expertise amidst people coming and leaving, learning new techniques for better responding, keeping a sharp eye on potential weaknesses, validating response plans as local situation evolved, multiplying emergency or spill exercise scenarios, investing large sums of money in replenishing response equipment, modernizing the fleet and response equipment, etc etc. This is a true testimony to the commitment of the Regime’s professionals at all level in all sectors. This RAC wants you to convince our Government that with industry it should go a step further to bring it to the top of them all.

Je vous prie d’agr er Capitaine Houston et membres du Comité d’experts, l’expression de mes (nos) sentiments les meilleurs.

MH

Marc Hudon, président
CCRDH-Région du Québec
418-543-9681