



Transports
Canada

Transport
Canada



TP 15039F
(03/2010)

Évaluation des propositions rattachées au risque de déversement d'hydrocarbures sur la côte Sud de Terre-Neuve

**Transports Canada
et
la Garde côtière canadienne**

Le 24 mars 2010

Canada

Préparer par : S.L. Ross Environmental Research Limited

717 rue Belfast
Ottawa (Ontario) K1G 0Z4
(613) 232-1564

Pour Transports Canada et La Garde côtière canadienne

Catalogue n° T29-77/2010F-PDF
ISBN : 978-1-100-95000-6

Table des matières

Contexte	1
Prévention	
1. Ligne de contrôle	3
2. Station de trafic maritime d'Argentia	5
3. Instrumentation d'emplacement des navires.....	6
4. Utilisation des doubles coques.....	7
5. Programme de surveillance aérienne	9
6. Application des contrôles.....	11
7. Surveillance radar accrue	12
8. Pilotage dans le secteur de Long Harbour	13
9. Remorqueurs escortes et de sauvetage.....	14
Intervention	
10. Désignation des lieux de refuge.....	15
11. Emplacement de l'équipement d'intervention	17
12. Capacité d'intervention additionnelle.....	19
13. Normes de délai d'intervention.....	19
14. Désignation des lieux de manutention des déchets.....	21
15. Sauvetage et réadaptation des oiseaux	23
16. Essai de la redistribution de l'équipement	24
17. Formation des pêcheurs en première intervention	26
18. Équipement de première intervention.....	27
Recherche	
19. Recherche concernant les effets sur l'écosystème	28
20. Recherche sur les priorités	29
21. Scénarios représentatifs de déversement d'hydrocarbures	30
22. Plan de gestion des urgences.....	31
Généralités	
23. Comité de supervision indépendant.....	33
24. Consultations auprès des pilotes	34
25. Déversements d'origine inconnue et rejets d'eaux de cale.....	35

Contexte

En 2006, Transports Canada (TC) et Pêches et Océans Canada (MPO) (Garde côtière) ont commandé une étude pour quantifier les risques actuels et futurs de pollution par les hydrocarbures dans les eaux canadiennes, au large de la côte Sud de Terre-Neuve. Cette pollution est causée par le trafic maritime dans cette région. La région visée par l'étude comprend la baie Placentia, sans s'y limiter. L'approche de l'étude sous-tend l'évaluation des deux principaux éléments de risque, à savoir la probabilité d'un déversement d'hydrocarbures et les conséquences d'un éventuel déversement.

L'étude sur le risque est articulée autour des principaux éléments suivants :

- Consultation des intervenants : On a consulté des organismes intéressés et la population en général afin de connaître leurs inquiétudes relativement aux risques de déversement dans la région.
- Fréquence des déversements d'hydrocarbures : On a estimé la probabilité de déversement d'hydrocarbures dans la région en fonction des taux historiques de déversement et de la densité du trafic maritime dans la région.
- Évaluation de l'impact sur l'environnement : On a estimé l'effet possible des déversements d'hydrocarbures sur les principales espèces.
- Évaluation de l'impact sur l'économie : On a estimé les conséquences possibles de divers scénarios de déversements sur l'économie.
- Résultats associés au risque et conclusion : On a regroupé les éléments de probabilité et de conséquence afin de produire une estimation du risque général couru dans la région.
- Facteurs propres à la région et tendances futures : On a estimé les changements éventuels dans l'activité maritime pour les dix prochaines années afin d'évaluer les changements probables aux estimations sur la fréquence des déversements.

Le processus de consultation s'est échelonné entre juin et septembre 2006 et a permis de consulter les intervenants suivants : Transports Canada, Pêches et Océans Canada/la Garde côtière canadienne, le ministère de l'Environnement et de la Conservation du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, Environnement Canada et le conseil consultatif régional (CCR). La

consultation était ouverte aux citoyens et aux organismes des collectivités locales qui pourraient subir des pertes financières en cas de déversement.

Un des principaux résultats du projet d'évaluation du risque indique que le secteur le plus exposé aux déversements est l'intérieur de la baie Placentia. On estime qu'un déversement d'une ampleur maximale de 10 000 barils ou 1 590 tonnes peut se produire tous les 27 à 33 ans à cet endroit. Comparativement aux renseignements obtenus dans les études et les analyses nationales antérieures, ce risque a diminué au fil des ans, principalement en raison des mesures préventives accrues mises en œuvre, ce qui comprend la mise en service progressive de navires-citernes à double coque, l'exigence de conclure des contrats avec des organismes d'intervention et l'augmentation des activités de surveillance et des inspections. En outre, les résultats révèlent que même si la baie Placentia compte certains des ports les plus achalandés au Canada, la densité du trafic maritime y est faible, comparativement à celle prévalant dans d'autres régions du monde.

En septembre 2007, on a distribué une version condensée du rapport aux intervenants susmentionnés et on a demandé des commentaires sur les conclusions et sur les changements pouvant être apportés au régime de prévention et d'intervention. Ainsi, les groupes d'intérêt locaux et régionaux de la région ont présenté environ 25 propositions. Le présent document vise à entamer une discussion de fond sur chaque proposition et, s'il y a lieu, à établir une description du statu quo et une justification de la mise en œuvre ou de l'omission de mettre en œuvre la proposition, en totalité ou en partie. Les propositions sont regroupées en quatre grandes catégories, soit Prévention, Intervention, Recherche et Généralités. On se propose d'utiliser ce document de travail comme document d'information pour un groupe de travail formé d'employés de TC et du MPO, dont le mandat est d'examiner plus à fond la faisabilité de chacune des propositions.

Prévention

1. Ligne de contrôle

Proposition : Actuellement, les navires-citernes qui entrent dans la baie Placentia ne peuvent naviguer au-delà du 47° degré de latitude Nord, à moins que des arrangements aient été pris sur le plan du pilotage. On propose maintenant de déplacer la ligne de contrôle plus au sud, jusqu'au 46,5° degré de latitude Nord, pour qu'elle devienne essentiellement une ligne traversant l'embouchure de la baie Placentia.

L'objectif de la « ligne de contrôle » est de veiller à ce que les navires-citernes à l'arrivée qui se trouvent encore dans les eaux relativement non réglementées, non congestionnées et exemptes de risques de navigation, y demeurent jusqu'à ce qu'un pilote soit disponible et que les conditions météorologiques et de mer soient suffisamment clémentes pour assurer que les navires terminent leur trajet de manière sécuritaire lorsqu'ils entrent dans la baie. Quand aucun pilote n'est disponible ou quand les conditions météorologiques sont mauvaises, les navires-citernes arrivant dans ce secteur demeurent essentiellement dans un circuit d'attente situé au sud de la ligne de contrôle, jusqu'à ce que des arrangements de pilotage soient pris. Soulignons qu'il n'existe aucun critère rigoureux régissant le passage des navires-citernes. Le passage est plutôt laissé à la discrétion du pilote en service, qui se fie à la vitesse du vent et la direction et la hauteur de la houle. La limite généralement acceptée est une mer de trois mètres et des vents de 35 nœuds.

La ligne de contrôle initiale se situait près de Red Island (environ au 47,5° degré de latitude Nord), là où les pilotes montent à bord des navires qui entrent dans la baie. En 2004, la ligne a été déplacée jusqu'au 47° degré de latitude Nord. On pensait que cela donnerait plus d'espace de manœuvre aux navires et offrirait un facteur de sécurité plus élevé dans des conditions météorologiques non clémentes ou dans le cas où un navire serait désemparé.

La proposition actuelle déplacerait la ligne de contrôle encore plus vers le sud, essentiellement jusqu'à l'embouchure de la baie Placentia. Ce changement pourrait probablement se faire sans grande difficulté, car il n'ajoute pas de fardeau déraisonnable pour l'industrie et semble offrir certains avantages. La proposition ne comporte aucun inconvénient connu, mais cela doit être

confirmé auprès du Comité du trafic maritime de la baie Placentia. Soulignons que cette modification ne changera pas l'endroit où le pilote monte à bord du navire. Cet endroit demeurera Red Island.

Enfin, soulignons que la « ligne de contrôle » et le système des couloirs de navigation ne sont pas obligatoires, mais les navires-citernes qui naviguent dans la baie s'y conforment dans une large mesure. Un exploitant de porte-conteneurs particulier ne s'y conforme pas, mais ce problème est examiné au point 6, Application des contrôles.

Mesures requises

TC accepte cette recommandation et déplacera la ligne de contrôle jusqu'à l'embouchure de la baie Placentia.

2. Station de trafic maritime d'Argentia

Proposition : Une station de trafic maritime doit être établie à Argentia pour la surveillance et l'intervention d'urgence.

Surveillance : Il existe une station des STM à Argentia.

Intervention d'urgence : La proposition d'instaurer un centre d'intervention d'urgence à Argentia est abordée en détail au point 11, Emplacement de l'équipement d'intervention.

Mesures requises

Voie navigable d'Argentia définie sous la zone des STM de la baie Placentia. Le centre des SCTM de Placentia assure la régulation du trafic maritime pour les navires qui naviguent dans la zone des STM de la baie Placentia ou qui ont l'intention d'y pénétrer. Les déplacements des navires sont surveillés par l'intermédiaire des communications directes de radio VHS, de l'équipement radar situé à terre et au moyen du Système d'identification automatique (SIA), qui sera opérationnel en mars 2010. Actuellement, on prend des mesures, s'il y a lieu, pour assurer un trafic maritime sécuritaire et ordonné.

3. Instrumentation d'emplacement des navires

Proposition : Tous les navires doivent être munis à tout le moins d'instruments techniques minimaux, pour indiquer leur emplacement et établir une communication.

Selon les pilotes de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, tous les navires-citernes naviguant dans la baie Placentia utilisent actuellement le Système d'identification automatique (SIA). Il s'agit en fait d'une exigence internationale en vertu des règles prises par l'Organisation maritime internationale (OMI) qui s'applique aux navires-citernes depuis 2003, et à tous les navires de plus de 300 tonneaux de jauge effectuant des voyages internationaux depuis 2002

Il faudrait sensibiliser la population pour faire en sorte qu'elle connaisse mieux le système des couloirs de navigation dans la baie et qu'elle sache que l'équipement radio doit être un équipement de base pour tous les bateaux de pêche menant des activités dans ces couloirs ou en périphérie de ceux-ci. Cela permettra d'aviser les bateaux de pêche des déplacements des navires-citernes dans cette zone.

Mesures requises

La GCC continuera de communiquer de l'information sur le trafic et les voies navigables au moyen des fréquences VHF, afin d'annoncer les déplacements des navires-citernes dans la baie.

TC et la GCC établiront un document d'information publique qui comprendra les éléments suivants : description du système des couloirs de navigation, importance de munir les bateaux de pêche d'un équipement radio et spécification des voies radioélectriques utilisées pour les annonces et les avertissements.

4. Utilisation des doubles coques

Proposition : Tous les navires-citernes naviguant dans la baie Placentia doivent être munis d'une double coque au lieu d'une coque simple.

La question de la double coque plutôt que la coque simple pour les navires-citernes est régie par un accord international, dont le Canada est signataire, conclu sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). En 1992, des règles ont été établies pour éliminer progressivement l'utilisation des navires-citernes à coque simple. Essentiellement, tous les navires-citernes doivent être convertis ou mis hors service lorsqu'ils atteignent un certain « âge » (maximum de 30 ans). La mesure a été appliquée progressivement sur un certain nombre d'années, car la capacité des chantiers navals est limitée et on pensait qu'il serait impossible de convertir tous les navires-citernes à coque simple en navires à double coque sans provoquer une énorme perturbation du commerce mondial et des activités de l'industrie.

À la suite de l'incident du *Erika* survenu au large de la France en 1999, un programme d'élimination progressive accéléré a été adopté. Le nouveau calendrier, plus rigoureux, comporte différentes échéances, selon diverses catégories de navires : dans le cas des transporteurs de brut naviguant dans la baie Placentia, la date d'élimination progressive a été devancée de 2015 à 2010. Dans le cas des petits navires, la période d'application progressive va jusqu'à la fin de 2014, selon la dimension et l'âge du navire. Au cours de la période d'application progressive, tous les navires-citernes à coque simple sont assujettis à un programme d'inspection amélioré, conforme aux directives élaborées par l'OMI.

En ce qui concerne le trafic dans la baie Placentia, les navires-citernes utilisant une installation d'IMTT ont toujours été munis d'une double coque, conformément à la politique d'IMTT. Depuis 2003, la raffinerie de Come-By-Chance a reçu la visite d'environ 25 navires à coque simple, sur un total de 2 892 navires.

Mesures requises

TC continuera d'effectuer des inspections régulières pour assurer la conformité à l'application progressive réglementée de l'exigence de navires-citernes à double coque.

5. Programme de surveillance aérienne

Proposition : On recommande la surveillance aérienne des navires et des installations de manutention d'hydrocarbures par Transports Canada, qui doit se poursuivre et être perfectionnée.

Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) est un programme viable et très réputé, en grande partie mis en œuvre en raison de la série de décès d'oiseaux attribuables aux déversements d'origine inconnue survenus au large de la côte Sud de Terre-Neuve dans les années 1990.

À titre de ministère responsable de la prévention de la pollution par les navires, TC a perfectionné le PNSA en augmentant le nombre d'heures de surveillance au-dessus de l'ensemble des eaux de compétence canadienne, ce qui comprend les eaux de l'Arctique, et en renforçant la capacité de chaque aéronef de surveillance. En accroissant la capacité du PNSA, TC envoie un message important à la communauté maritime internationale, soit que notre milieu marin représente une ressource précieuse. TC continuera de fournir des efforts considérables afin de réduire les effets négatifs du transport maritime sur nos océans.

L'exercice financier (EF) 2007-2008 a été une année record pour ce qui est du nombre d'heures de vol cumulées dans le cadre du PNSA. Cette année-là, on a accumulé 2 578 heures de vol. À Terre-Neuve seulement, on a consigné 794 heures de patrouille, soit une augmentation de 70 % par rapport à 2006-2007 et plus que le double du nombre d'heures de vol de 2005-2006. Le nombre de navires survolés a affiché une augmentation semblable : en 2007-2008, 2 082 navires ont été aperçus au total, ce qui est également plus que le double des chiffres observés en 2005-2006.

En 2007-2008, environ 13 038 navires ont été inspectés (visuellement ou au moyen de capteurs à distance) et 153 incidents de pollution dans le milieu marin ont été détectés. Sur ces 153 incidents, 138 ont été classés « déversements d'origine inconnue », car on ne pouvait déterminer aucune source connue. En ce qui concerne les 15 autres déversements, on a signalé

qu'ils ont été causés par un navire. On a estimé que les équipages affectés au PNSA ont détecté environ 3 130 litres d'hydrocarbures à la surface de l'océan au cours des 2 578 heures de patrouille. L'augmentation du nombre de déversements détectés l'année dernière est probablement attribuable à l'augmentation du nombre d'heures de vol et à la plus grande capacité de détection des petites quantités d'hydrocarbures déversées. Par exemple, le nombre d'heures de vol en 2007-2008 est presque le double du nombre d'heures de vol enregistré au cours des années antérieures. Le volume total des déversements d'hydrocarbures détectés n'affiche aucune augmentation par rapport à celui des années antérieures. Toutefois, les statistiques indiquent que le nombre accru d'observations est rattaché à une détection accrue des petits déversements.

De façon générale, les représentants de TC sont d'avis que le programme sert de mesure dissuasive, car le nombre de déversements au large et le nombre des observations d'oiseaux souillés par les hydrocarbures diminuent.

Le PNSA demeure un programme viable et présente un engagement budgétaire qui est passé de 1,8 million de dollars à environ six millions de dollars pour l'exercice 2011-2012.

Mesures requises

TC continue de soutenir le PNSA et de le perfectionner, s'il y a lieu, pour s'efforcer de réduire constamment le nombre de rejets illégaux, dans la mesure du possible.

6. Application des contrôles

Proposition : Les contrôles établis dans la baie Placentia doivent être rigoureusement appliqués.

Comme on l'a souligné au point 1, Ligne de contrôle, le régime de régulation du trafic dans la baie n'est pas obligatoire. Cependant, les navires-citernes s'y conforment presque tous. Une entreprise de porte-conteneurs en particulier ne respecte pas le régime de régulation du trafic facultatif dans la baie Placentia. Par conséquent, on perçoit un risque accru pour le navire en soi, ainsi qu'un risque de navigation accru pour les bateaux de pêche menant leurs activités dans la région.

Cette seule entreprise mise à part, la conformité au régime de contrôle du trafic dans la baie a été exceptionnelle à ce jour.

On recommande de soulever ce problème directement auprès de l'entreprise contrevenante afin l'encourager à se conformer au régime de régulation du trafic maritime.

Mesures requises

Les employés régionaux de TC ont abordé ce problème directement avec les responsables de l'entreprise en question, qui ont accepté de respecter le régime de régulation du trafic.

TC continue d'effectuer un suivi de la situation.

7. Surveillance radar accrue

Proposition : Il faut établir une capacité de surveillance radar à partir de Burin West.

Actuellement, la couverture radar s'étend à toutes les parties de la baie Placentia qu'empruntent les navires-citernes. Trois stations situées le long de la rive Est de la baie Placentia offrent une couverture radar, soit celle de Cuslet (près de Cape St. Mary's), celle de Pearce Peak (près d'Argentia) et celle de Arnold's Cove. La couverture radar s'étend sur toute la largeur de la baie, de Come By Chance jusqu'à Red Island (environ la moitié de la partie nord de la baie Placentia) et jusqu'à la moitié sud de la baie, au sud de Red Island. La couverture cible la totalité des couloirs de navigation compris entre Cape St. Mary's, à l'entrée de la baie Placentia, vers le Nord jusqu'à Come By Chance.

Cette proposition laisse sous-entendre que la couverture radar devrait s'étendre vers l'Ouest afin de comprendre la rive Ouest de la moitié sud de la baie Placentia, c.-à-d. les environs de St. Lawrence, de Burin et de Marystown.

Toutefois, soulignons que cette zone sera couverte par le Système d'identification automatique (SIA). Ce nouvel outil de surveillance des déplacements des navires devrait permettre d'établir un portrait opérationnel commun plus précis dans la zone. Cette proposition sera réexaminée si le trafic augmente en raison des développements industriels à Marystown ou dans les environs et si l'outil de surveillance que constitue le SIA s'avère inefficace.

Mesures requises

La GCC surveillera les développements dans cette zone et réexaminera la question, si une augmentation du trafic le justifie.

8. Pilotage vers Long Harbour

Proposition : Introduire le pilotage dans la partie de la baie allant jusqu'à Long Harbour.

Actuellement, le pilotage obligatoire s'applique aux navires naviguant dans les eaux situées au Nord de Red Island, environ au 47,5° degré de latitude Nord (voir le point 1, Ligne de contrôle). En raison de la possible augmentation du trafic à Long Harbour et dans les environs, causée par les nouvelles activités de traitement du nickel de Vale Inco (VINL), on a élaboré un plan de zone de pilotage obligatoire conjointement avec l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA).

Mesures requises

Actuellement, les navires commerciaux faisant escale à Long Harbour demandent des pilotes, même s'ils ne sont pas tenus de le faire.

Le *Règlement sur l'Administration de pilotage de l'Atlantique* a été modifié et entrera en vigueur à la fin du mois d'avril. La modification de la zone de pilotage obligatoire de la baie Placentia assurera que les navires faisant escale au terminal de réception du nickel proposé de Long Harbour, dans la baie Placentia, à Terre-Neuve-et-Labrador, aient des pilotes à leur bord.

9. Remorqueurs escortes et de sauvetage

Proposition : Un remorqueur escorte et de sauvetage de haute mer (d'au moins 10 000 horse power) doit être disponible pendant toute l'année pour intervenir en cas d'incident impliquant un navire-citerne dans la baie Placentia ou à 30 à 40 kilomètres de l'approche de la baie.

À l'heure actuelle, un remorqueur escorte est mis à la disposition de tous les navires-citernes en direction de la raffinerie de Come-By-Chance ou du terminal de transbordement de Whiffen Head (IMTT). (Pour le terminal, un remorqueur escorte est également mis à disposition pour le trajet de retour, le remorqueur demeurant avec le navire jusqu'à ce que celui-ci franchisse les hauts-fonds de Red Island, au degré de latitude 47°06' Nord). Soulignons que le remorqueur ne fait pas que suivre le navire-citerne, il lui est véritablement arrimé pendant le trajet.

Afin d'offrir ce service, quatre remorqueurs sont actuellement postés à la tête de la baie Placentia. Chacun de ces remorqueurs affiche une puissance nominale de 5 000 HP et est en attente permanente en tout temps. Lorsqu'ils n'escortent pas un navire-citerne, ces remorqueurs sont disponibles pour mener des opérations d'urgence à l'intérieur de la baie.

Comme on l'a déjà mentionné, les navires-citernes ne franchissent pas la ligne de contrôle avant que des arrangements aient été pris avec un pilote, ce qui signifie que les conditions météorologiques et de mer sont dans les limites de l'exploitation sécuritaire du navire-citerne et du remorqueur escorte.

Le recours aux remorqueurs escortes dans la baie Placentia illustre bien une pratique exemplaire de l'industrie qui ne nécessite aucune réglementation additionnelle. La proximité immédiate des remorqueurs à la tête de la baie Placentia et la capacité de propulsion (en horsepower) de ces navires sont actuellement suffisantes pour intervenir en cas d'urgence dans la baie.

Mesures requises

Aucun suivi requis.

Intervention

10. Désignation des lieux de refuge

Proposition : Il faut établir des lieux de refuge désignés pour les navires-citernes en détresse.

À la suite de l'incident du *Prestige* survenu en 2002, on a commencé à reconnaître davantage l'importance des lieux de refuge désignés à l'échelle internationale. Il importe de faire la distinction entre « lieux de refuge » et « ports de refuge », les derniers renvoyant à un lieu abrité où un navire peut attendre qu'une tempête passe ou peut effectuer des réparations, s'il y a lieu. Les « lieux de refuge » renvoient à des lieux où un navire-citerne accidenté peut mouiller ou s'échouer afin de réduire la gravité d'un incident de pollution. L'objectif général est de mettre en évidence, avant un incident, les zones de vulnérabilité relativement faible ou qui peuvent servir à contenir un rejet d'hydrocarbures, de sorte que la zone touchée par le rejet est moins grande.

Les directives sur la façon de désigner les lieux de refuge, avant un déversement ou pendant un incident, documentent généralement les caractéristiques physiques des lieux possibles, leur vulnérabilité éventuelle et l'accès aux renseignements sur l'évolution et la trajectoire du déversement. On hésite généralement à désigner véritablement des zones précises comme lieux de refuge avant un incident, pour les raisons suivantes :

- Un trop grand nombre de variables liées à un incident de navire-citerne ont une incidence sur la désignation des lieux de refuge, ce qui rend inutile la désignation antérieure au déversement. Par exemple, la proximité par rapport au navire accidenté, la disponibilité de l'aide de remorquage et les variations saisonnières des éléments environnementaux vulnérables sont autant de facteurs clés pour la désignation des lieux.
- Le nombre illimité des lieux possibles devant être évalués dans une zone donnée rend l'exercice impossible à gérer.

Plutôt que de désigner des lieux précis avant un déversement, l'approche privilégiée consiste à veiller à ce que l'information requise soit accessible au moment de l'incident et à ce qu'un processus soit en place pour gérer efficacement les actions des divers intervenants. Les procédures fondamentales sont décrites dans le Plan d'urgence sur les lieux de refuge de la région de l'Atlantique (Transports Canada, PUNLR ATL) et dans le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge.

Il importe que la procédure de désignation des lieux fasse l'objet d'exercices avant un déversement, soit sous forme d'un exercice ou d'un atelier, afin de veiller à ce que toute l'information requise puisse être communiquée rapidement et d'adapter et de peaufiner le processus décisionnel dans un contexte autre qu'une situation d'urgence.

Mesures requises

TC, avec la participation de la GCC, s'engagera à inclure l'utilisation du plan d'urgence sur les lieux de refuge dans un prochain exercice.

11. Emplacement de l'équipement d'intervention

Proposition : Déménager dans la baie Placentia la capacité d'intervention pour ce type d'urgence, dans un emplacement central plus rapproché du risque que l'est la ressource de déploiement actuelle de St. John's.

La proposition est précise quant à son objectif de déplacer l'équipement d'intervention de son emplacement principal de Mt. Pearl vers un emplacement situé dans la baie Placentia. On pense que cela écourterait considérablement le délai d'intervention en cas de déversement et permettrait sûrement une intervention plus efficace.

La mise en place de l'équipement à Mt. Pearl, dans la zone Sud-Ouest de St. John's, est justifiée par le fait que l'équipement est facilement accessible à partir de tous les emplacements situés à Terre-Neuve et que des tracteurs sont faciles d'accès pour transporter l'équipement.

- L'équipement peut facilement être transporté par avion à partir d'un aéroport majeur, si cela est nécessaire dans le cadre d'une intervention en cascade dans d'autres parties du Canada.
- D'autres éléments de l'infrastructure industrielle pour la maintenance et la réparation de l'équipement sont facilement accessibles.

Aucun de ces avantages ne s'appliquerait si l'équipement était situé dans un emplacement de la baie Placentia.

En outre, soulignons que la structure d'intervention actuellement en place respecte tout à fait les normes de délai du régime d'intervention qui s'appliquent aux secteurs primaires d'intervention (SPI) du Canada. L'intention est de mettre à disposition une structure d'intervention par paliers offrant une capacité sur place pour le confinement initial des hydrocarbures, assortie d'un équipement d'écumage, de stockage et de nettoyage des plages provenant des dépôts situés dans un lieu central.

L'approche par paliers dans la baie Placentia consiste tout d'abord en une capacité d'intervention initiale sur place, conformément aux exigences de la réglementation sur les installations de manutention d'hydrocarbures. Pour offrir cette capacité, l'équipement est situé à quai à

Come-By-Chance et à Whiffen Head. On utilise de l'équipement additionnel provenant de Mt. Pearl pour répondre aux besoins des paliers 1 et 2 et on redistribue l'équipement des organismes d'intervention (OI) situés hors de Terre-Neuve pour satisfaire aux exigences des paliers 3 et 4, selon le tableau suivant.

Normes relatives à la capacité d'intervention par paliers

Palier	Capacité d'intervention cotée	Temps d'intervention
1	150 tonnes	6 heures
2	1 000 tonnes	12 heures
3	2 500 tonnes	18 heures
4	10 000 tonnes	72 heures

Une des solutions de rechange pouvant être examinées consisterait à mettre en place une petite cache d'équipement dans la baie Placentia afin de réduire les délais d'intervention. En fait, c'est ce que fait actuellement la Société d'intervention maritime, Est du Canada (SIMEC), dans une certaine mesure, en conservant des barrages flottants et un chaland de stockage à l'installation d'IMTT de Whiffen Head. Le chaland, tout particulièrement, offre une capacité sur place pour l'équipement plutôt difficile à transporter par camion. Cependant, en ce qui concerne la mise en place de petits dépôts d'équipement dans des lieux isolés, l'expérience générale acquise par la SIMEC et la GCC n'est pas favorable. Parmi les problèmes que sous-tend une telle approche, mentionnons le vandalisme, le vol, l'infestation par les rongeurs et le fait que l'équipement n'est pas en bon état de fonctionnement lorsqu'il est requis et n'est pas facilement accessible en cas d'intervention dans d'autres lieux situés dans la zone de responsabilité.

Mesures requises

Dans le contexte de l'affectation du NGCC Louis St-Laurent dans la région de Terre-Neuve et en tenant compte de l'intention d'exploiter le navire à Argentinia, la GCC envisage de mettre en place une quantité d'équipement d'intervention à cet endroit. Des caches d'équipement d'intervention semblables se trouvent déjà dans d'autres emplacements de la région, où la GCC exploite une installation.

12. Capacité d'intervention additionnelle

Proposition : Il faut ajouter un équipement additionnel d'intervention à déploiement rapide pour 2 500 tonnes à des endroits stratégiques de la baie Placentia. On doit déterminer ces endroits en examinant plus à fond les zones délicates et les scénarios de trajectoire probable des déversements.

13. Normes de délai d'intervention

Proposition : Les normes de délai d'intervention établies par Transports Canada doivent être réduites de moitié pour toutes les catégories de déversement. Par exemple, dans le cas d'un déversement de palier 4 dans le secteur géographique d'intervention (SGI), la norme de délai d'intervention doit être de 41 heures, comparativement à la norme actuelle de 82 heures. Le conseil consultatif régional (CCR) recommande que Transports Canada examine les normes d'intervention et envisage des normes semblables à celles imposées par les autorités norvégiennes responsables.

Le régime d'intervention actuel a été mis en place dans le cadre d'un processus négocié et la capacité d'intervention et les normes de délai ont été établies en fonction d'une combinaison des besoins en matière d'intervention efficace en cas de déversement et de ce qui pouvait être réalisé de façon raisonnable, compte tenu de l'infrastructure en place dans les zones pouvant être touchées.

Les normes de capacité et de délai d'intervention pourraient être examinées dans le cadre d'un examen plus général du régime d'intervention canadien, mais actuellement, rien ne semble justifier un changement aux normes actuelles de délai d'intervention. Il importe également de souligner que tout examen du régime d'intervention canadien doit être effectué à l'échelle nationale, par la comparaison des capacités et des délais d'intervention pour un risque de déversement comparable.

Mesures requises

Les représentants de TC sont convaincus que les normes actuelles de capacité d'équipement et de délai d'intervention des OI sont respectées.

14. Désignation des lieux de manutention des déchets

Proposition : Il faut que les autorités provinciales responsables établissent immédiatement des zones et une capacité de manutention des hydrocarbures recueillis et des débris souillés par les hydrocarbures à la suite d'un déversement majeur.

La province a donné suite au point 14 en donnant les renseignements suivants :

La province, par l'intermédiaire du ministère de l'Environnement et de la Conservation de T.-N.-L. (NL DEC), reconnaît qu'il s'agit là d'une question importante et a mis en évidence un certain nombre de lieux provisoires, dans la province, pouvant servir au stockage et à l'élimination temporaires des déchets provenant des déversements d'hydrocarbures. De façon générale, ces lieux ont été présélectionnés en fonction de leur utilisation antérieure comme lieux de manutention des déchets ou de leur proximité à des activités industrielles semblables.

Avant que l'un ou l'autre de ces lieux ou que d'autres lieux soient utilisés pour éliminer les déchets provenant des déversements d'hydrocarbures, il faudra exécuter des travaux considérables pour déterminer s'ils sont convenables. Cela peut comprendre des tests hydrogéologiques, des essais de perméabilité du sol et d'autres renseignements environnementaux de base. Ces travaux ont été jugés nécessaires et feront l'objet d'un suivi de la part du ministère (NL DEC).

L'Équipe régionale d'intervention d'urgence de l'Atlantique (ERIUA), qui comprend des représentants des quatre provinces de l'Atlantique et d'Environnement Canada, a formé un groupe de travail sur la gestion des déchets maritimes d'hydrocarbures. Ce groupe de travail doit élaborer des normes et des lignes directrices sur la manutention, le traitement et l'élimination des déchets maritimes d'hydrocarbures. En priorité, il doit établir des documents d'orientation sur la gestion des déchets d'hydrocarbures qui peuvent être adoptés à l'échelle régionale. Les documents d'orientation constitueraient le fondement d'une approche de planification coordonnée et complète de la préparation de plans en prévision des déversements importants d'hydrocarbures en milieu marin. Ces plans satisferaient à toutes les exigences des lois/règlements provinciaux et permettraient de mettre en place un processus décisionnel efficace

et efficient pour les parties responsables et les organismes d'intervention.

(http://www.on.ec.gc.ca/pollution/ecnpd/contaminassist_f.html).

Mesures requises

La planification, l'évaluation et la sélection initiale des lieux dans les zones à utiliser pour le stockage, la manutention et l'élimination des déchets d'hydrocarbures recueillis dans le cadre d'une opération de nettoyage ultérieure à un déversement d'hydrocarbures seront terminées dans les prochaines années.

15. Sauvetage et réadaptation des oiseaux

Proposition : La capacité locale de sauvetage et de réadaptation des oiseaux doit être renforcée et cette capacité locale doit d'abord servir dans le cas de pollution par les hydrocarbures. La baie Placentia est un havre sécuritaire pour de nombreuses espèces d'oiseaux de mer et une capacité d'intervention locale efficace deviendra une nécessité en cas de déversement.

Les plans d'urgence du gouvernement et de l'industrie sont fondés sur le principe de la mobilisation de l'équipement et des matériaux de sauvetage et de réadaptation au moment d'un déversement, si cela est justifié. On pense que cela peut se faire efficacement au moment d'un déversement plutôt qu'en prévoyant une capacité de réadaptation antérieure aux déversements. Plus précisément, les éléments de planification doivent être en place dans la zone visée et dans les plans d'urgence nationaux applicables, et cela sera confirmé.

Tout particulièrement, les conseils sur le sauvetage et la réadaptation des oiseaux proviendront d'Environnement Canada et du Service canadien de la faune (SCF), dont les procédures sont décrites en détail dans le plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Mesures requises

TC et la GCC confirmeront que le sauvetage et la réadaptation des oiseaux sont efficaces dans leurs propres plans d'urgence locaux et nationaux et dans ceux de l'industrie.

Le SCF assumera la responsabilité de donner des conseils sur la réadaptation des oiseaux et d'autres questions relatives à la faune.

16. Essai de la redistribution de l'équipement

Proposition : La capacité de la SIMEC de redistribuer l'équipement doit être mise à l'épreuve dans des conditions aussi réalistes que possible. Cela doit s'appliquer à la capacité d'obtenir la quantité requise d'équipement des autres provinces dans toutes les conditions météorologiques et dans toutes les conditions de glace du golfe Saint-Laurent dans les limites de temps fixées. Cela doit être confirmé dans un essai inopiné.

En vertu de la réglementation actuelle, la SIMEC doit effectuer des exercices annuels afin de simuler la gestion et les aspects opérationnels de ses plans d'urgence. Dans le cadre de ces exercices, la Société doit démontrer la capacité de livrer l'équipement provenant d'autres dépôts d'intervention, c.-à-d. le redistribuer, afin de respecter sa capacité d'intervention par paliers. La démonstration de la redistribution ne signifie pas que l'équipement doit être physiquement livré dans le cadre de l'exercice, mais la Société doit démontrer une certaine capacité de communiquer et de satisfaire aux exigences en matière de logistique. Cependant, au cours d'un exercice majeur effectué en mars 2008, un système de récupération des hydrocarbures Current Buster a été déplacé de Québec à Dartmouth, afin d'être déployé pour démontrer la capacité de redistribution. Voici d'autres exemples de redistribution d'équipement effectuée par la SIMEC au cours de déversements réels.

- En 1998, quatre embarcations de travail, un GT-185, une estacade, des bouées de et un chaland de 50 tonnes ont été déplacés de Sept-Îles et Québec à Havre-Saint-Pierre.
- En 2005, 20 000 pi d'estacade de 18 po ont été transportés par avion de Montréal à Edmonton/Wabamun (Alberta), plus trois embarcations de travail de Sarnia et Montréal et un écrémeur à bande de Montréal par camion. Une remorque d'estacade a été déplacée de Dartmouth à Montréal pour remédier aux exigences en matière d'estacades à Montréal.
- En 2006, deux embarcations de travail ont été transportées par camion de Montréal et Sarnia à Wabamun, ainsi qu'un bateau de travail de 18 pi, deux laveurs de roche, des réservoirs portatifs et un assortiment de pompes.
- En 2007, deux embarcations de travail et un petit bateau de travail ont été déplacés de Sarnia à Wabamun.

L'inquiétude exprimée dans la proposition susmentionnée semble concerner tout particulièrement la capacité de livrer l'équipement à Terre-Neuve dans toutes les conditions. Il faut accepter que les normes de délai d'intervention et la capacité offerte par paliers ont été établies à des fins de planification plutôt qu'à titre de mesures du rendement. Il faut également reconnaître que la livraison et l'utilisation de l'équipement au cours d'un exercice ou d'un incident réel seront déterminées par les contraintes météorologiques. On pourrait douter de l'utilité de livrer réellement un équipement par camion ou par traversier dans le cadre d'un exercice afin de simuler un segment régulier des opérations de la SIMEC.

En outre, soulignons que la quantité d'équipement conservé par la SIMEC à Terre-Neuve est quelque peu supérieure à celle conservée par les autres grands organismes d'intervention (OI) répartis au Canada, ce qui tient au fait que la livraison d'équipement entre les dépôts du continent et Terre-Neuve peut présenter davantage de difficultés sur le plan de la logistique.

Cependant, TC vérifie la capacité des organismes d'intervention dans le cadre du Programme national d'exercices et envisagera d'avoir recours à des exercices aléatoires s'il le juge nécessaire.

Mesures requises

TC continuera d'effectuer des vérifications régulières de la capacité des OI par divers moyens, dont le Programme national d'exercices et les exercices aléatoires (s'ils sont jugés nécessaires). La SIMEC doit effectuer un exercice de palier 4 en 2010 et a offert d'en faire un exercice communautaire.

17. Formation des pêcheurs en première intervention

Proposition : Offrir un financement pour la formation communautaire des pêcheurs locaux.

En 2005, l'organisme One Ocean a lancé un programme pour former 500 travailleurs du secteur de la pêche dans 15 collectivités. Le principal objectif du projet était de rehausser la connaissance des mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures à l'échelle communautaire. En raison des restrictions liées au financement, One Ocean n'a pas été en mesure d'offrir le programme de formation comme cela était prévu. L'organisme a présenté une demande de financement particulière de 500 000 dollars pour assurer une formation en première intervention. (L'organisme renvoie en fait à des fonds inutilisés provenant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires [CIDPHN] comme source possible de financement.)

La GCC a mis en œuvre des programmes semblables dans le passé, mais ces programmes ont été abolis en raison de préoccupations au chapitre de la sécurité et de la responsabilité liées au fait que des personnes ne faisant pas partie de la GCC participaient aux interventions.

La SIMEC conserve une liste de 120 personnes que l'on pourrait joindre dans la province et avec lesquelles il pourrait être possible de conclure des contrats relativement à une intervention en cas de déversement. Ces personnes comprennent des entrepreneurs et des pêcheurs locaux qui ont reçu une formation sur les procédures de la SIMEC et l'équipement de la Société. Toutefois, la Société ne forme pas d'effectifs bénévoles pour des questions de sécurité et de responsabilité similaires à celles mentionnées précédemment.

Mesures requises

La GCC continue de donner des conseils aux administrations locales quant aux questions et problèmes rattachés aux déversements, mais n'appuie pas la constitution d'effectifs bénévoles pour l'intervention en cas de déversement, pour des questions de sécurité et de responsabilité.

18. Équipement de première intervention

Proposition : Des mesures financières incitatives doivent être offertes pour encourager les pêcheurs et les aquaculteurs à se prémunir d'équipement de première intervention.

Le concept consisterait à réunir les connaissances et l'expertise locales et l'équipement en matière de première intervention. On prévoit que cela se limiterait à une gamme restreinte de tâches telles que le confinement initial du déversement, la protection des sites d'aquaculture et la protection éventuelle du littoral. Une formation périodique (exercice annuel ou cours de recyclage) assurerait le maintien des connaissances et donnerait la possibilité d'inspecter et d'entretenir l'équipement.

On a tenté d'instaurer un programme semblable dans la Région des Maritimes de la GCC au milieu des années 1990. Désigné sous le nom de Programme de partenariat avec les organismes communautaires (CAPP), il devait donner lieu à une « autoassistance » pour la préparation communautaire et comprenait des séances de formation et des exercices destinés aux bénévoles des municipalités locales. Les participants figuraient dans les plans d'urgence locaux de la GCC et dans le plan d'urgence de l'équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique (ALERT), l'organisme d'intervention (OI) en cas de déversement rattaché aux installations situées à Saint John et dans la baie de Fundy, ainsi que dans les alentours. Le programme a été aboli en raison de l'insuffisance du financement pour appuyer l'acquisition d'équipement.

La GCC n'appuie pas le concept de financement de l'acquisition d'équipement par les administrations locales, pour les motifs suivants : coûts d'immobilisation initiaux, coûts de maintenance permanent et préoccupations de sécurité et de responsabilité liées aux intervenants non membres de la GCC.

Mesures requises

La GCC continue de conseiller les administrations locales au sujet des questions et des problèmes rattachés aux déversements. La GCC n'offrira aucun soutien financier pour l'acquisition de l'équipement de première intervention.

Recherche

19. Recherche concernant les effets sur l'écosystème

Proposition : Il faut mener des recherches additionnelles pour évaluer les effets possibles sur les écosystèmes de la côte Sud. Plus particulièrement,

- *Observation régulière, systématique et durable des lieux de reproduction et d'hivernage des oiseaux et des espèces animales (p. ex. régions comme celles de Cape St. Mary's et Lawn Islands)*
- *Enquêtes permanentes sur les oiseaux de plage et études de surveillance à long terme le long du Cape Shore et ailleurs dans les principales zones à risque*
- *Recherche indépendante sur les espèces pour lesquelles les données sont actuellement insuffisantes (l'évaluation indique que les connaissances sont insuffisantes à l'égard, par exemple, du capelan, du crabe, des loutres, des tortues et de diverses espèces d'oiseaux aux pages 184-191)*
- *Évaluation des effets cumulatifs dans la région et des limites de capacité de la région*

Le Service canadien de la faune (Environnement Canada) exécute ces fonctions, mène activement ses propres enquêtes et offre des conseils et effectue des vérifications dans le cas des enquêtes parrainées par l'industrie. Les représentants du SCF sont d'avis que l'on dispose de suffisamment de données sur les espèces importantes pour effectuer une évaluation des risques crédible et une évaluation générale des dommages en cas de déversement.

Mesures requises

Environnement Canada continuera de mener des enquêtes sur les espèces pouvant être touchées et leur habitat et continuera de soutenir l'industrie et les intérêts locaux dans l'exécution de leurs propres enquêtes.

20. Recherche sur les priorités

Proposition : Il faut mener des recherches sur la façon d'établir la priorité des efforts d'intervention dans la baie Placentia. Cela permettrait aux secouristes de cibler les principales zones en premier lieu en cas de déversement, telles que les écosystèmes vulnérables et les sites d'aquaculture. Ces recherches appuieront également les décisions prises à l'égard de la mise en place de l'équipement d'intervention rapide.

Les renseignements sur les secteurs vulnérables ont été compilés par Environnement Canada et font partie des plans d'urgence locaux de la GCC et de la SIMEC. Les renseignements sont très nombreux et comprennent des données sur le type de littoral, la faune, les pêches et la présence humaine.

Les données sont accessibles sur support informatique, de sorte que les utilisateurs peuvent les charger sur des ordinateurs portatifs en prévision d'une utilisation à leur bureau ou sur les lieux du déversement. Les données sont actualisées régulièrement, au fur et à mesure que l'information sur les secteurs vulnérables est communiquée. Le système a servi au cours de déversements réels et est régulièrement utilisé dans les programmes de formation et au cours d'exercices.

Mesures requises

EC continuera de maintenir et d'actualiser les bases de données sur les secteurs vulnérables, s'il y a lieu. La GCC, TC et la SIMEC continueront d'utiliser l'information contenue dans le système dans le cadre de la formation, des exercices et des interventions.

21. Scénarios représentatifs de déversement d'hydrocarbures

Proposition : Il faut quantifier l'exactitude de la modélisation des trajectoires dans le cas des déversements se produisant dans la région.

Environnement Canada dispose de modèles à la fine pointe de la technologie auxquels on peut avoir accès par l'intermédiaire de la fonction ERIU, en outre la SIMEC, dispose aussi de tels modèles auxquels on peut recourir au moyen de service offert par contrat. On a mené des études de modélisation des trajectoires importantes pour la baie Placentia dans le cadre d'évaluations environnementales antérieures et de présentations liées au Code TERMPOL.

La modélisation des trajectoires dans l'étude d'évaluation des risques ne servait qu'à créer une situation de mazoutage représentative pour effectuer une analyse quantitative des effets, et donc des coûts.

Pour les besoins de l'évaluation des effets des déversements, la modélisation dans la baie Placentia ne devrait pas être particulièrement difficile. Les limites relativement rapprochées font en sorte que les hydrocarbures se déposeront assez rapidement sur les rives et les rives principalement constituées de substratum font en sorte que les hydrocarbures s'étaleront probablement le long du littoral. L'ampleur du mazoutage sera fonction de l'importance du déversement et des conditions locales observées au moment du déversement.

Mesures requises

TC et la GCC bénéficieront de l'expertise d'Environnement Canada dans cette région pour effectuer la planification future, particulièrement dans le cadre des exercices, des ateliers et des interventions.

22. Plan de gestion des urgences

Proposition : Qu'un plan de gestion des urgences soit élaboré pour la baie Placentia et qu'il tienne compte de la prévention, de la préparation, de l'intervention, de l'atténuation et de la récupération.

Il n'existe pas de plan défini de mesures de prévention, toutefois toute une série de mesures appliqués à une gamme de problèmes ont été homologuées dans le contexte d'une demande d'évaluation environnementale ou d'un examen TERMPOL. Tout particulièrement, des procédures telles que le système de remorqueurs escortes et le processus d'examen approfondi des navires-citernes ont été importantes pour produire le bon dossier d'intervention en cas de déversement dans la baie Placentia et à l'échelle canadienne.

Il existe une gamme de plans qui tiennent compte de la préparation et de l'intervention. Les plans de l'industrie sont régulièrement examinés dans le cadre du processus d'agrément des OI. En outre, ces plans sont régulièrement mis à l'essai dans le cadre du Programme national d'exercices.

La GCC dispose d'un plan national d'intervention provisoire qui indique la façon dont elle gèrera l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, ce qui comprend l'affectation du personnel et des ressources d'intervention. De même, Transports Canada prépare actuellement un plan national de préparation qui établira le cadre général de la capacité d'intervention nationale pour la lutte contre les incidents de pollution par les hydrocarbures dans le milieu marin au Canada.

Voici certains autres plans reliés aux plans de TC et de la GCC en cas de déversement d'hydrocarbures.

- Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR, Transports Canada);
- Plan d'urgence de l'équipe régionale d'intervention d'urgence (ERIU)
- Plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures (Service canadien de la faune, Environnement Canada)

- Plan d'organisation de l'intervention de la SIMEC
- Plans d'intervention d'urgence des installations de manutention d'hydrocarbures

Cependant, il semble qu'il soit nécessaire de disposer d'un document d'information concis qui décrit les divers plans en place, leurs interactions et leurs dépendances, la répartition des responsabilités et les principaux points de contact. Le document doit porter sur tous les aspects d'une intervention d'urgence, soit de la situation d'un navire en détresse à la récupération des hydrocarbures dans l'écosystème. Les groupes d'intérêt locaux pourraient consulter le document.

Mesures requises

TC produira un document récapitulatif sur tous les plans d'urgence applicables, qui contiendra toutes les coordonnées des personnes-ressources et des organismes et que le grand public pourra consulter.

Généralités

23. Comité de supervision indépendant

Proposition : Il faut établir un comité de supervision indépendant disposant des ressources financières et techniques requises pour superviser et mettre en place le plan précédent.

La situation actuelle dans la baie Placentia offre de nombreuses possibilités de participation et de supervision communautaires. Le principal organisme chargé des questions de gestion des risques dans la baie Placentia est le Comité du trafic maritime de la baie Placentia, dont le mandat est de maintenir la coexistence harmonieuse des divers groupes d'intérêt dans la baie. Ce comité se réunit chaque semestre et peut compter sur la participation régulière d'employés de la GCC, de TC, des terminaux, de la raffinerie et de la SIMEC, ainsi que de pilotes et de pêcheurs. Voici d'autres organismes qui peuvent donner lieu à une participation communautaire, selon la question particulière examinée.

- Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)
- Conseil consultatif régional (CCR)
- Comité de planification de la gestion intégrée de la baie Placentia
- One Ocean

Mesures requises

Dans le cadre du présent examen, les discussions liées à un bon nombre de questions ont fait ressortir le fait que le Comité du trafic maritime de la baie Placentia est une ressource à consulter.

TC et la GCC continueront de participer aux activités du Comité du trafic maritime de la baie Placentia et consulteront le comité en ce qui concerne les questions abordées dans le présent rapport.

24. Consultations auprès des pilotes

Proposition : On doit mener des consultations auprès des pilotes des navires naviguant dans la baie Placentia et dans les environs pour avoir leur opinion sur les risques de déversement, les méthodes de prévention et d'intervention les plus efficaces et l'utilisation des remorqueurs pour le sauvetage et les opérations d'escorte.

Dans le cadre de la présente étude, TC a consulté l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) sur de nombreuses questions liées aux risques de déversement d'hydrocarbures dans la baie Placentia et continuera de le faire directement, ainsi que par l'intermédiaire du Comité du trafic maritime de la baie Placentia.

Mesures requises

TC continuera de consulter l'APA, s'il y a lieu.

25. Déversements d'origine inconnue et rejets d'eaux de cale

Proposition : Il faut préparer de la documentation sur le nombre d'incidents d'origine inconnue et de rejet d'eaux de cale par opposition aux autres incidents d'hydrocarbures afin d'évaluer l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne.

En 2007-2008, 138 déversements d'origine inconnue ont été décelés à l'échelle nationale. De ce nombre, 12 sont survenus dans la Région de Terre-Neuve.

Les 138 déversements d'origine inconnue survenus en 2007-2008 représentent une augmentation par rapport aux années précédentes (le nombre a varié de 50 à 90 dans les dernières années). Cette augmentation est probablement attribuable au plus grand nombre d'heures de vols de surveillance effectuées et à une détection accrue des petits déversements. Par exemple, le nombre d'heures de vol effectuées en 2007-2008 était presque le double du nombre enregistré au cours des années précédentes. Le volume total de déversements d'hydrocarbures détectés n'avait pas augmenté par rapport aux années précédentes, ce qui prouve que le nombre accru d'observations est attribuable à une plus grande détection des petits déversements.

Le Service canadien de la faune et Husky Energy exécutent des levés des oiseaux de plage le long de la partie Sud-Est de la presqu'île Avalon, ce qui comprend la côte Sud-Est de la baie Placentia. Les récentes analyses ont révélé que le nombre d'oiseaux mazoutés trouvés sur les plages a considérablement diminué au cours des 20 dernières années. Les plus faibles densités d'oiseaux souillés par les hydrocarbures enregistrées depuis 2000 sont attribuables à une toute une série de facteurs, dont les changements dans les modèles météorologiques, le comportement des exploitants de navire et la surveillance aérienne accrue effectuée dans le cadre du PNSA.

De façon générale, les représentants de TC sont d'avis que le programme représente une mesure dissuasive, car le nombre de déversements importants est en baisse et le nombre d'observations d'oiseaux souillés par les hydrocarbures a considérablement diminué.

Mesures requises

TC continuera de mettre en œuvre le PNSA et poursuivra la collecte des statistiques sur les déversements afin de s'assurer que les tendances actuelles à la baisse se maintiennent et que les lois canadiennes et internationales sont respectées.