



Transports
Canada

Transport
Canada

Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin

**Rapport au Parlement
2004-2006**

Transports Canada
Exploitation et programmes environnementaux (AMSE)
330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Courriel: Marinesafety@tc.gc.ca

ISBN : 978-0-662-06615-6

TP 14539
(04/2009)

Catalogue n° T31-88/2006

Table des matières

Introduction.....	1
Le contexte actuel.....	2
Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada - Perspective historique.....	3
Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin	3
Établissement d'un partenariat entre l'industrie et le gouvernement.....	4
Création du cadre législatif	4
Premiers défis à relever pour le Régime	5
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.....	5
Examen du Régime en vigueur	7
Aperçu du Régime en vigueur	7
Structure législative et réglementaire	7
Modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (1993).....	7
Normes - Articles 660.6, 660.7 et 660.8	8
Règlements – Article 660.9.....	8
Exigences s'appliquant aux navires et aux installations de manutention d'hydrocarbures	8
Navires - Paragraphe 660.2(2)	8
Installations de manutention d'hydrocarbures (IMH) - Paragraphe 660.2(4)	9
Obligations s'appliquant aux organismes d'intervention (OI).....	9
Agrément des OI (articles 660.4 et 660.5)	9
La capacité des OI est établie de manière à respecter les ententes conclues avec les navires et les IMH.....	10
Résumé des activités des OI.....	12
Western Canada Marine Response Corporation	12
Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée.	15
Atlantic Emergency Response Team Inc. (ALERT).....	18
Point Tupper Marine Services Ltd.	20
Conseils consultatifs régionaux	22
Amélioration du Régime	23
Structure de gouvernance du Régime.....	23
Conseil consultatif national (CCN).....	23
Conseils consultatifs régionaux.....	23
Comités d'utilisateurs des organismes d'intervention.....	24
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.....	24
Processus de réforme de la réglementation	24
Activités de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne.....	26
Responsabilité fédérale pour la prévention de la pollution et les interventions.....	26
Achèvement du transfert des responsabilités du MPO à TC	28
Activités de Transports Canada, 2004-2006.....	28
Programme national de surveillance aérienne (PNSA).....	29
Acquisition de nouveaux équipements pour le PNSA	30
Étude d'évaluation des risques de la côte Est.....	31
Désignation de port	32

Collaboration visant à réduire les déversements illégaux d'hydrocarbures	32
Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR)	33
Activités de la Garde côtière canadienne, 2004-2006	34
Plan d'urgence bilatéral Canada-France en cas de pollution des eaux (PUB).....	34
Améliorations au Système de rapports d'incident de pollution marine.....	34
Élaboration de cours pour le Système de gestion d'intervention	34
Révision du plan d'urgence national dans la stratégie globale d'intervention nationale.....	34
Acquisition de nouveaux équipements d'intervention environnementale.....	34
<i>Perspectives d'avenir.....</i>	35
Achèvement du projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001.....	35
Programme national de surveillance aérienne.....	35
Substances nocives et potentiellement dangereuses.....	35
Conclusion : début d'une nouvelle ère grâce à la LMMC 2001	36
<i>Annexe 1 - Carte de la capacité d'intervention.....</i>	37
<i>Annexe 2 - Barème de droits des OI.....</i>	38

Remarque : La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Le présent rapport vise la période prévue par l'ancienne Loi sur la marine marchande du Canada, L.R. (1985), ch S-9.

Introduction

Le présent rapport porte sur le fonctionnement du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin (le Régime) pendant la période allant du 15 août 2004 au 15 août 2006. La *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) stipule que le ministère des Transports¹ doit analyser l'application des articles 660.1 à 660.10 de la LMCC (qui établissent le Régime) et rendre compte des résultats de son examen au Parlement tous les deux ans. Le 15 août 1995 marque la date d'adoption de ces articles de la LMMC, ce qui explique que le 15 août détermine également la période visée par le rapport.

Il s'agit de la version finale du rapport biennal au Parlement relativement au Régime. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) est entrée en vigueur après la période visée par le présent rapport, le 1^{er} juillet 2007. La LMMC 2001 stipule que le ministère des Transports doit soumettre un rapport au Parlement tous les cinq ans.

Les points suivants résument l'objet principal de chaque rapport soumis au Parlement depuis la création du Régime. Comme le prescrit la loi, chaque rapport présente un examen détaillé des articles 660.1 à 660.10 de la LMMC.

- Le premier rapport au Parlement, soumis en 1996, portait sur l'examen de la première année d'existence du Régime.
- Le deuxième rapport portait sur la période allant de 1996 à 1998 et était axé sur le processus initial d'agrément et d'établissement des droits, ce qui a donné lieu à de nombreuses objections et à un long processus de résolution.
- Le rapport de 1998 à 2000 comportait un volet traitant de l'examen des problèmes de gouvernance du Régime. Après de nombreuses consultations, l'industrie souscrit sans réserve aux améliorations proposées à la gouvernance du Régime comme l'indique le projet de loi C-14 de la première session de la 37^e législature, qui a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001.
- Le rapport de 2000-2002 a souligné les travaux visant à améliorer la législation au moyen de la *LMMC 2001* et le projet de loi C-35 (le projet de loi C-35 demeure au Feuilleton à la fin de la 36^e session de la législature, puis est présenté de nouveau sous l'appellation projet de loi C-14).
- Le rapport de 2002-2004 a examiné les réformes réglementaires en cours ainsi que les activités en lien avec le transfert des responsabilités du ministère des Pêches et des Océans à Transports Canada.

Le présent rapport au Parlement est présenté en vertu de l'article 660.11 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et donne un aperçu des activités qui ont eu lieu au cours de la période visée.

¹ Le 12 décembre 2003, cette responsabilité a été transférée au ministre des Transports. À compter du Rapport de 2002-2004, l'établissement de rapports sur le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin a été effectué par Transports Canada.

Le contexte actuel

Au cours de la période visée par le présent rapport, le plus important incident de pollution maritime par les hydrocarbures a été le déversement causé par le Terra Nova, navire servant à la production pétrolière en mer. Le déversement s'est produit au large des côtes de Terre-Neuve le 21 novembre 2004, monopolisant l'actualité à l'échelle nationale pendant plusieurs semaines. Deux défaillances mécaniques ont provoqué le déversement de près de 1 000 barils de pétrole (170 000 litres), créant ainsi une nappe de pétrole de neuf kilomètres de long et d'un kilomètre de large.

Le déversement du Terra Nova a soulevé des inquiétudes quant au signalement des déversements en mer, à l'efficacité des activités de nettoyage et à la surveillance des effets sur la faune et la flore marines. Les déversements de l'industrie pétrolière et gazière extracôtière de l'Atlantique font l'objet d'une attention spéciale en Colombie-Britannique, où les activités de forage des puits de pétrole et de gaz naturel font l'objet d'un moratoire fédéral.

Sur la scène internationale, à l'occasion, des reportages continuaient de suivre les conséquences du naufrage du navire-citerne Prestige, au large de la côte galicienne de l'Espagne, en 2003. La couverture médiatique des conséquences continues et émergentes sur les secteurs de la pêche et du tourisme nous rappelle les conséquences à long terme des déversements d'hydrocarbures en milieu marin.

Au Canada, la souveraineté dans l'Arctique est devenue un nouvel enjeu important qui présente de nombreuses implications pour le gouvernement fédéral. L'ouverture possible de routes de navigation dans les eaux arctiques du Canada, et la possibilité de nouveaux services portuaires dans le Nord, pourraient avoir des conséquences pour le développement du Régime au cours des années à venir.

En ce qui concerne les lois et les règlements, le projet de réforme de la LMMC 2001 a continué de monopoliser l'attention, comme au cours de la période visée par le rapport 2002-2004. Le projet de loi C-14, *Loi concernant la marine marchande et la navigation*, a été adopté par la Chambre des communes le 10 mai 2001 et a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001; le régime entier de réglementation de l'ancienne loi devait être actualisé pour pouvoir être intégré à la nouvelle loi. Cependant, la LMMC 2001 n'est entrée en vigueur que le 1^{er} juillet 2007, car il a fallu du temps pour examiner les règlements en vigueur, en concevoir de nouveaux et consulter tout un éventail d'intervenants du milieu marin. Au cours de la période visée, les activités du gouvernement fédéral liées au Régime ont principalement été axées sur ces règlements.

Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada - Perspective historique

Au cours d'une année, on signale environ 14 000 déversements d'hydrocarbures à l'échelle mondiale. De nombreux déversements sont de faible envergure, et sont facilement endigués et nettoyés. Ces déversements ne reçoivent pas une très grande attention et ne sont généralement pas couverts par les médias de l'extérieur de la région touchée. D'autres déversements, plus importants, n'attirent pas l'attention des médias et ne reçoivent pas une attention publique internationale s'ils se produisent dans des endroits isolés et ne menacent pas des états bien nantis ou des ressources commerciales précieuses.

Les grands déversements d'hydrocarbures continueront toujours de capter l'attention du public. Les déversements des navires-citernes Nestucca et Exxon Valdez, qui se sont produits respectivement en 1988 et 1989, ont été les premiers à signaler le besoin essentiel de programmes de préparation et d'intervention appropriés pour faire face à de tels désastres environnementaux importants. La nouvelle de ces déversements, les images de plages polluées et la découverte de leurs conséquences catastrophiques à long terme sur l'environnement et l'économie ont provoqué un véritable tollé de protestations chez le public. Les Canadiens voulaient savoir comment cela avait pu se produire et ce qu'il fallait faire pour se protéger à l'avenir contre des catastrophes d'une telle ampleur.

En 2002, une forte tempête sur l'océan a entraîné une fissure de la coque du Prestige, un navire-citerne à coque simple vieux de 26 ans. Suivis par les médias du monde entier pendant les semaines qui ont suivi, les efforts de sauvetage du navire-citerne ont échoué et le navire brisé a sombré, emportant avec lui au moins 60 000 tonnes de mazout. L'attention portée à cet événement a suscité de nouvelles interrogations concernant la possibilité qu'un important déversement survienne en eaux canadiennes et concernant les mesures prises par le gouvernement fédéral pour prévenir un tel accident et s'y préparer.

Entre 1988 et 2002, le gouvernement du Canada a accompli beaucoup de travail pour accroître la protection des Canadiens et de l'environnement contre les dommages possibles d'un déversement d'hydrocarbures. Dans cette partie du rapport, on résume les principales mesures qui ont été prises pour élaborer le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada.

Depuis 2005, de nombreuses compétences, dont le Canada, les États-Unis et l'Union européenne, limitent l'accès des navires-citernes à coque simple à leurs eaux.

Après le naufrage du Prestige, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) des Nations Unies a été modifiée afin d'accélérer le retrait progressif de service de ces navires. Les navires-citernes à coque simple seront interdits dans le monde entier en 2010.

Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin

En 1989, le gouvernement fédéral a créé le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin à la suite du déversement de l'Exxon Valdez. Dans son rapport publié en 1990, le Comité a recommandé l'amélioration générale des mesures de préparation et d'intervention prises, faisant état de 107 mesures au total. Même si le Comité a été créé principalement pour enquêter sur les déversements des pétroliers, le rapport a admis que les déversements plus

fréquents et de moindre envergure causés par les installations terrestres de manutention d'hydrocarbures (IMH) contribuaient à aggraver les dégâts causés au milieu marin. Depuis sa création, le Régime recommande que les navires et certaines IMH désignées se préparent à l'éventualité d'un déversement et fassent leur part pour être prêts à intervenir.

Établissement d'un partenariat entre l'industrie et le gouvernement

À l'issue de la publication du rapport du Comité, le gouvernement fédéral a tenu de nombreuses discussions avec les intervenants sur les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour créer et financer une capacité d'intervention renforcée. Tout au long de l'élaboration du Régime, on a reconnu que l'état de préparation aux éventuels déversements devait se faire dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement et le secteur privé. Le principe de la responsabilité du pollueur stipule que l'industrie doit être tenue responsable des mesures préventives qu'elle prend et s'assurer que les plans d'intervention qui existent sont efficaces. Toutefois, c'est au gouvernement fédéral que revient la tâche de protéger les intérêts du public.

Un groupe de travail du secteur privé a conçu un modèle de Régime en vertu duquel l'industrie proposée sera chargée d'exploiter et de financer les éléments opérationnels du Régime de préparation. Pour sa part, le gouvernement serait responsable du cadre législatif et réglementaire, notamment des normes, de la surveillance des activités d'intervention et de l'application de la loi. Les recommandations du groupe de travail présentées au ministre des Transports en 1993 ont reçu l'appui du Ministre et constituent le fondement du Régime de préparation tel qu'il existe aujourd'hui.

Création du cadre législatif

Pour créer le cadre législatif de ce partenariat entre le secteur public et le secteur privé en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, il a fallu modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). En 1993, ces modifications étaient prêtes et ont été soumises à la Chambre des communes. Elles ont été approuvées par le Parlement en juin 1993, mais n'ont pas été adoptées avant l'élaboration et l'approbation des principes directeurs en matière de réglementation nécessaires au cours des deux prochaines années.

En août 1995, la nouvelle réglementation a été approuvée par le ministre des Pêches et des Océans², ce qui a mené à l'adoption des modifications apportées à la LMMC. En bref, les pollueurs éventuels sont légalement tenus, et cela est entériné dans la LMMC, de prendre des mesures de préparation et de payer les mesures de restauration du milieu marin ou d'atténuation des dégâts causés au milieu marin.³ Les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures désignées (IMH) sont tenus de conclure une entente avec un organisme d'intervention (OI) agréé par le gouvernement. Les OI sont des organismes du secteur privé qui ont leur siège au Canada et qui doivent obtenir leur agrément du gouvernement fédéral en démontrant qu'ils sont effectivement en mesure de se préparer aux incidents de pollution marine par les hydrocarbures et d'intervenir, le cas échéant.

² Le transfert de la Garde côtière canadienne (GCC) de Transports Canada au Ministère des Pêches et des Océans était chose faite à ce moment; cela explique que ce soit le ministre des Pêches et des Océans qui ait dû mener à bien ce processus.

³ Les exigences imposées par la loi concernant particulièrement les installations de manutention d'hydrocarbures sont décrites dans la section « Aperçu du régime en vigueur » du présent rapport.

Premiers défis à relever pour le Régime

Un barème de droits a été établi pour financer les activités de préparation des OI. À l'origine, les droits étaient fixés à l'échelle régionale et dépendaient du volume d'hydrocarbures expédiés dans une région donnée. Le pouvoir de percevoir ces droits était délégué aux OI. En vertu du règlement à cet égard, les droits perçus par les OI sont des contrats privés; ils n'intéressent le gouvernement qu'en cas de litige. En septembre 1995, les droits des OI ont été publiés pour la première fois dans la Gazette du Canada et ont été immédiatement contestés par 31 opposants. L'impossibilité d'en arriver à une entente a mené à la création d'un comité d'enquête chargé d'examiner la justesse et l'équité des droits proposés.

Le Comité d'enquête a remis un rapport en août 1996, ce qui a mené à l'annonce, en 1998, par le ministre des Pêches et des Océans d'un nouveau barème de droits et d'un examen détaillé du financement et de la gestion du Régime. Il a alors été reconnu que le Canada était beaucoup mieux préparé à intervenir en cas de déversement majeur d'hydrocarbures que 10 ans auparavant; on avait cependant reconnu que d'importantes améliorations s'imposaient pour renforcer le Régime.

Les consultations relatives aux enjeux financiers du Régime ont eu lieu en 1998. Les principaux objectifs visaient à atteindre un consensus sur une formule d'établissement des droits et des normes de transparence et de recommander un processus accéléré pour résoudre les problèmes ayant trait aux droits. Ce processus ouvert a contribué à stabiliser le Régime et à renforcer les liens entre les intervenants.

Les nouvelles propositions de gouvernance présentées lors de consultations s'appuient sur les structures et les principes du Régime en vigueur et visent à combler les lacunes décelées par des changements à la réglementation, une structure de responsabilisation plus stricte et des directives de gestion plus claires. La majorité des intervenants ont appuyé les propositions sur la gestion contenues dans la LMMC 2001.

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Le processus d'examen a entraîné les propositions de modifications à la LMMC, d'abord présentées à la Chambre des communes sous la forme du projet de loi C-35, Loi concernant la marine marchande et la navigation, lequel a fait l'objet d'un examen en première lecture le 8 juin 2000. Le projet de loi est mort au Feuilleton à la

Jalons historiques

- | | |
|--------|--|
| 1988/9 | Déversements majeurs d'hydrocarbures causés par le <i>Nestucca</i> (1988) et l' <i>Exxon Valdez</i> (1989). |
| 1989 | Le premier ministre constitue le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin. |
| 1993 | Les modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC) sont soumises à la Chambre des communes. |
| 1995 | Le ministre des Pêches et des Océans approuve les mesures réglementaires et principes directeurs qui permettent l'adoption des modifications à la LMMC.
Les premiers organismes d'intervention sont agréés. |
| 1998 | Un processus de consultation sur l'examen de la gestion du Régime est entrepris. |
| 2000 | La nouvelle <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> est présentée pour la première fois à la Chambre des communes en juin 2000. |
| 2001 | La LMMC 2001 reçoit la sanction royale en novembre 2001, mais ne pourra entrer en vigueur tant que l'on n'aura pas mis en place les principes directeurs nécessaires en matière de réglementation. |
| 2003 | Transfert, du ministère des Pêches et des Océans à Transports Canada, de toutes les responsabilités en matière de prévention de la pollution et d'intervention. |
| 2003 | La Garde côtière canadienne devient un organisme de service spécial. |
| 2007 | La LMMC 2001 entre en vigueur le 3 juillet 2007 |

fin de la 36^e législature. Il a alors été présenté de nouveau sous le numéro C-14. La LMMC 2001 a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001, événement qui a marqué la première des deux étapes du processus de modernisation.

La deuxième étape a été l'élaboration des règlements requis pour appuyer la nouvelle Loi. La LMMC 2001 n'est entrée en vigueur que plusieurs années après son adoption, car il a fallu du temps pour examiner les règlements en vigueur, en concevoir de nouveaux et consulter tout un éventail d'intervenants du milieu marin.⁴ Ces nouveaux règlements sont plus concis et plus faciles à comprendre que ceux actuellement en vigueur. En outre, ils seront entièrement adaptés aux besoins présents et futurs des Canadiens. Le projet de réglementation a constitué l'une des grandes priorités au cours de la période visée par le présent rapport. Les détails sont compris dans la section « Amélioration du Régime ».

La *LMMC 2001* est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Elle remplace la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) comme principal texte législatif régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance, ainsi que la protection du milieu marin. Il est important de souligner que la section « Examen du régime en vigueur » du présent rapport est établie en vertu des articles 660.1 à 660.10 de l'ancienne LMMC, puisque la LMMC 2001 n'était pas encore en vigueur lors de la période visée, soit de 2004 à 2006.

⁴ Le processus d'examen a été entamé par le ministère des Pêches et des Océans et exécuté par Transports Canada à la suite du transfert de toutes les responsabilités en matière de politiques de la Garde côtière canadienne (GCC) et de certaines responsabilités opérationnelles liées à la prévention de la pollution et à l'intervention en cas de déversement, le 12 décembre 2003.

Examen du Régime en vigueur

Aperçu du Régime en vigueur

Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin qui est financé et géré par le secteur privé est un régime unique dont le but est d'assurer que l'industrie possède la capacité voulue pour nettoyer ses propres déversements, sous la direction de Transports Canada. En vertu du Régime, grâce à un système d'interventions successives, chaque organisme d'intervention (OI) est tenu d'avoir une capacité d'intervention de 10 000 tonnes, laquelle vise les régions maritimes situées au sud du 60^e parallèle de latitude Nord au Canada.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) stipule que les navires et les installations agréées de manutention d'hydrocarbures (IMH) doivent conclure des ententes avec un organisme d'intervention agréé par la GCC pour garantir cette capacité d'intervention de 10 000 tonnes. En outre, les navires doivent avoir à bord des plans d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures; tandis que les IMH agréées doivent avoir des plans d'urgence ainsi que des équipements et des ressources pour immédiatement endiguer et maîtriser un déversement survenant sur les lieux de l'installation.

En sus de la capacité prescrite par le Régime, la GCC maintient elle aussi une capacité de préparation considérable. La capacité de la GCC tient lieu de filet de sécurité qui permet une intervention immédiate au besoin et qui offre une capacité d'intervention en cas de déversement survenant au large des côtes et la responsabilité d'intervenir en de tels cas au nord du 60^e parallèle de latitude Nord.

Quant au Régime proprement dit, TC doit s'assurer que les OI respectent les normes établies dans les règlements et surveille les opérations de nettoyage menées par l'industrie de même que l'efficacité du Régime. Dans le cadre de son pouvoir réglementaire, Transports Canada s'assure du bien-fondé des normes de planification et des règlements.

Structure législative et réglementaire

Il importe de souligner que pour la période visée par le présent rapport, la LMMC, modifiée en 1993, demeure en vigueur à titre de loi exécutoire. L'élaboration des nouveaux règlements nécessaires à la LMMC 2001 représente un projet permanent. Ce projet est décrit dans la section suivante du présent rapport.

Modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada (1993)

Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada est établi par les articles 660.1 à 660.11 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). Les législateurs entendaient créer un cadre législatif permettant d'incorporer les nouvelles normes aux règlements. Cette façon de procéder permet d'apporter des changements à la réglementation rapidement, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des modifications législatives.

Alors que les modifications à la LMMC ont été adoptées en 1993, elles n'ont pas été promulguées avant l'élaboration et l'approbation des règlements voulus. Ces règlements ont été publiés dans la Partie II de la Gazette du Canada le 15 août 1995.

Normes - Articles 660.6, 660.7 et 660.8

Depuis la publication des Normes sur les OI et des Normes sur les IMH en 1995, seules les Normes sur les OI ont été modifiées. Ce changement, qui a été approuvé et publié en 1998, reflète le retrait du statut de Nanticoke (Ontario) comme port désigné et la création d'un nouveau secteur d'intervention élargi (SIE), Niagara/Welland pour cette région du pays.

Règlements – Article 660.9

Depuis la création du Régime en 1995, aucun nouveau règlement n'a été adopté.

Exigences s'appliquant aux navires et aux installations de manutention d'hydrocarbures

Navires - Paragraphe 660.2(2)

En vertu de la loi, navire s'entend d'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et d'un navire, autre qu'un pétrolier, d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux ayant à bord des hydrocarbures à titre de cargaison ou de combustible. Les navires qui se livrent à des activités commerciales dans les eaux canadiennes au sud du 60^e parallèle de latitude Nord sont tenus de conclure une entente avec un OI agréé, en vertu de laquelle ils paient des droits. Ils sont également tenus d'avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures et une déclaration qui précise l'identité de l'assureur du navire, qui confirme l'existence d'une entente conclue avec un organisme d'intervention agréé et qui précise le nom de chaque personne autorisée à mettre à exécution l'entente prévue et le plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures.

On dénombre environ 4 000 ententes en vigueur signées entre des navires et un ou plusieurs des quatre OI agréés, selon le secteur d'exploitation. Il est d'usage courant que les responsables des Services de communications et de trafic maritimes de la GCC interrogent les responsables d'un navire au sujet de la conclusion d'une telle entente lorsque ce dernier pénètre dans les eaux canadiennes au sud du 60^e parallèle de latitude Nord. Les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port de Transports Canada inspectent les navires de façon aléatoire pour s'assurer qu'ils sont conformes à tout un éventail d'exigences de sécurité, notamment pour vérifier s'ils ont conclu une entente avec un OI. Aucune accusation n'a encore été portée aux termes de cette disposition.

Dans le détroit de Juan de Fuca, un accord de réciprocité a été conclu entre Burrard Clean (WCMRC) et la Washington State Marine Cooperative (WSMC) concernant la fourniture de services de nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures dans la voie navigable partagée pour les navires autres que les navires-citernes de 400 tonneaux de jauge brute et plus. En raison de la nature des voies de circulation d'entrée et de sortie, tous les navires entrant dans un port américain ou canadien le font du côté américain du détroit de Juan de Fuca et tous les navires sortant des deux pays quittent par le côté canadien du détroit.

À la suite de l'adoption de la *Oil Pollution Act of 1990*, la Garde côtière américaine (USCG) a mis en œuvre des règlements exigeant que tous les navires citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute aient des plans d'intervention lorsqu'ils naviguent en eaux américaines. Toutefois, ces règlements n'ont pas encore été mis en application dans le détroit de Juan de Fuca. Le Canada et l'État de Washington ont tous deux des lois en vigueur exigeant que les navires de plus de 400 tonneaux de jauge brute et que tous les navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute concluent une entente avec un entrepreneur chargé de l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, mais en raison de la position de la frontière

internationale, il est possible que des droits associés à deux régimes différents doivent être payés.

Le Canada et le gouvernement fédéral américain, par l'entremise de la USCG, n'ont pas reconnu le droit de l'État de Washington à imposer des droits aux navires qui souhaitent entrer au Canada. L'accord de réciprocité entre WCMRC et la WSMC signé en novembre 1998 a permis aux navires entrant et sortant de payer les droits associés à un seul et même régime de droits. Il s'agissait bel et bien d'un accord purement commercial conclu entre deux entreprises commerciales. Ni le gouvernement fédéral américain par l'intermédiaire de la USCG, ni le gouvernement canadien par l'entremise de la GCC et par la suite de la Sécurité maritime de TC, n'ont établi d'exigences pour ce type d'entente. Les droits exigés en vertu de cette entente ont été payés à l'entreprise du pays vers lequel le navire se dirigeait.

Le Office of Response de la garde côtière américaine et TC ont amorcé des examens juridiques de l'article 701 de la *Coast Guard and Marine Transportation Act of 2004* et continueront de collaborer afin de régler tout problème transfrontalier.

Installations de manutention d'hydrocarbures (IMH) - Paragraphe 660.2(4)

En vertu des normes en vigueur, une installation qui charge ou décharge des hydrocarbures (à titre de combustible ou de cargaison) à bord d'un navire, selon un débit de 150 mètres cubes à l'heure ou plus, peut être désignée comme IMH. Aux termes du paragraphe 660.2(8) de la LMMC, les noms des installations désignées sont publiés dans la Gazette du Canada.

Aux termes du paragraphe 660.2(4), l'exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures figurant sur la liste prévue au paragraphe (8) est tenu de conclure une entente avec un organisme d'intervention agréé. De plus, les IMH doivent avoir un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures afin de pouvoir intervenir immédiatement en cas d'incident. Elles doivent également avoir sur les lieux une déclaration qui précise les modalités d'observation de la réglementation par l'exploitant, qui confirme la conclusion de l'entente avec un OI et qui détermine la personne qui, conformément au règlement pertinent, est autorisée à mettre à exécution l'entente prévue et le plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures. Les employés de TC inspectent les installations désignées pour assurer que les arrangements requis et les plans d'urgence sont en place. Depuis la création de ce Régime en 1995, aucune IMH n'a été accusée de ne pas s'être conformée au règlement, même si des avertissements ont été émis.

En vertu de l'article 660.3 de la LMMC, les navires ainsi que les IMH désignées sont tenus de prendre des mesures raisonnables pour mettre à exécution leurs plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures en cas de déversement.

Obligations s'appliquant aux organismes d'intervention (OI)

Agrément des OI (articles 660.4 et 660.5)

L'article 660.4 décrit la procédure de délivrance d'un certificat d'agrément à un OI. Pour obtenir son agrément, un OI doit présenter à la GCC un plan d'intervention qui prouve qu'il est en mesure de respecter les exigences fixées dans le règlement et les normes (soit une capacité d'intervention en cas d'un déversement d'hydrocarbures de 10 000 tonnes et la prestation d'une couverture dans toutes les eaux canadiennes situées au sud du 60^e parallèle de latitude Nord). Les OI sont agréés pour une période de trois ans.

Les quatre organismes suivants ont satisfait aux exigences et ont reçu l'agrément de Transports Canada pour la période de trois ans s'échelonnant d'octobre et novembre 2004 à octobre et novembre 2007.

Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), qui dessert essentiellement la côte du Pacifique, a été agréée pour la première fois le 3 octobre 1995.

La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC), qui dessert trois régions (la région des Grands Lacs, la région du Québec et la région de l'Atlantique), a été agréée pour la première fois le 9 novembre 1995⁵. Le secteur géographique d'intervention (SGI) de la SIMEC couvre les eaux situées au sud du 60^e parallèle de latitude Nord pour toutes les provinces du Canada à l'exception de la Colombie-Britannique, du port de Saint John (Nouveau-Brunswick), de Point Tupper (Nouvelle-Écosse) et de leurs secteurs primaires d'intervention respectifs (SPI). Le SGI de la SIMEC englobe (sans toutefois s'y limiter) : le Saint-Laurent, le golfe du Saint-Laurent et les eaux côtières du Canada atlantique, la baie James, la baie d'Hudson, la baie d'Ungava, le réseau fluvial des Grands Lacs canadiens et les chenaux adjacents, le lac Winnipeg, la rivière Athabasca depuis Fort McMurray jusqu'au lac Athabasca et les eaux du lac Athabasca.

Atlantic Emergency Response Team Inc. (ALERT) dessert essentiellement le secteur entourant le port de Saint John (Nouveau-Brunswick) et a été agréée pour la première fois le 9 novembre 1995 (la capacité de 10 000 tonnes d'ALERT est atteinte en vertu d'une entente d'aide mutuelle conclue avec la SIMEC).

Point Tupper Marine Services (PTMS) dessert essentiellement le secteur de Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse) et a été agréée pour la première fois le 9 novembre 1995 (la capacité de 10 000 tonnes de PTMS est atteinte en vertu d'une entente d'aide mutuelle conclue avec la SIMEC).

Au cours de la période visée par le présent rapport, aucun certificat n'a été révoqué en vertu de l'article 660.5 de la LMMC.

La capacité des OI est établie de manière à respecter les ententes conclues avec les navires et les IMH

Aux termes des alinéas 660.2b) et 660.4b), les navires et les IMH sont tenus de conclure une entente avec un OI agréé. Les OI obtiennent leur agrément de Transports Canada après un examen du plan d'intervention soumis dans le cadre de leur demande d'agrément. Le plan d'intervention contient des renseignements détaillés sur les procédures, les équipements et les ressources permettant aux OI de respecter la capacité d'intervention fixée à l'article 2 des Normes relatives aux organismes d'intervention, qui précise le délai dans lequel un OI doit intervenir en cas de déversement d'une quantité donnée d'hydrocarbures, comme le précise le tableau ci-dessous :

⁵ Initialement, la Société d'intervention Maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) desservait principalement les eaux du Saint-Laurent et du littoral Atlantique. Cependant, depuis le 1^{er} janvier 1999, la SIMEC et la Great Lakes Response Corporation of Canada (GLRC) ont été fusionnées en une seule et même compagnie désignée sous le nom de Société d'intervention maritime, Est du Canada Limitée (SIMEC).

CATÉGORIES	QUANTITÉ D'HYDROCARBURES	DÉLAI D'INTERVENTION
Cat. 1	150 tonnes	6 heures (pour le déploiement des équipements sur les lieux)
Cat. 2	1 000 tonnes	12 heures (pour le déploiement des équipements sur les lieux)
Cat. 3	2 500 tonnes	18 heures (pour l'arrivée des équipements sur les lieux)
Cat. 4	10 000 tonnes	72 heures (pour l'arrivée des équipements sur les lieux)

Les normes établissent également le nombre de mètres de rivage qu'il faut traiter chaque jour au cours d'une intervention et le nombre de jours nécessaires au parachèvement des opérations de récupération des hydrocarbures sur l'eau.

Entre autres choses, les plans d'intervention des OI doivent décrire :

- la formation dispensée aux employés et aux bénévoles qui peuvent être appelés à intervenir en cas de déversement;
- les exercices relatifs aux déversements d'hydrocarbures que les OI doivent tenir au cours de leur période d'agrément de trois ans pour démontrer leur efficacité;
- une liste de l'équipement d'intervention, ce qui inclut l'équipement servant à effrayer les oiseaux;
- les mesures que les OI prendront pour protéger et traiter les secteurs vulnérables sur le plan écologique et pour appuyer les activités de rétablissement de la faune menées par des tiers.

Résumé des activités des OI

Western Canada Marine Response Corporation

Burrard Clean Operations (BCO) est une division de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) et est l'organisme qui dessert la côte Pacifique du Canada.

Activités d'intervention en cas de déversement : au cours de la période 2004-2006, BCO est intervenu dans 51 cas de déversements au total. De ces cas, 35 constituaient des interventions de catégorie 1; les 16 autres ne nécessitant que des interventions préventives, elles ne sont pas classées selon le système de catégories.

BCO participe à des exercices de formation et offre des cours de formation à son personnel, aux entrepreneurs, aux pêcheurs qui sont membres de l'équipe d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures (FOSET), aux partenaires d'assistance mutuelle et aux organismes gouvernementaux. Le personnel de l'entrepreneur et les membres de la FOSET reçoivent une formation chaque année. Les formateurs de BCO continuent de fournir de la formation en matière d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures aux membres comme aux non-membres.

Formation : au cours de la période 2002-2004, BCO a offert 247 séances de formation à 1 630 participants (soulignons qu'il est possible que certaines personnes aient participé à plus d'une séance de formation). Les tableaux suivants résument les activités de formation de BCO pour 2004-2006.

Formation pour l'agrément :

Type de formation offerte	N ^{bre} de séances de formation fournies	N ^{bre} d'employés formés	N ^{bre} d'entrepreneurs formés	N ^{bre} de FOSET formés	N ^{bre} total de personnes formées
Cours sur les principes fondamentaux de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (BOSRC)	4	0	28	27	55
Formation sur l'utilisation de l'équipement	37	70	40	46	156
Formation sur l'utilisation de l'équipement – Écrémeurs	36	70	37	34	141
Formation sur l'utilisation de l'équipement – Navires	92	152	109	61	322
Formation en intervention d'urgence et en activités liées aux matières dangereuses (HAZWOPER)	5	24	40	3	67
Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT)	1	1	0	0	1
Test d'appareils respiratoires	2	7	0	0	7
Transport des marchandises dangereuses	1	10	0	1	11
Extincteur	1	6	0	0	6

*Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin
Rapport au Parlement, 2004-2006*

Secourisme d'urgence en milieu de travail (niveau 1)	1	10	0	2	12
SCI – niveau 400	1	2	0	0	2
SCI – niveaux 200 et 300	2	11	0	0	11
Santé et sécurité (superviseurs)	1	2	0	0	2
FOSET	22	19	12	231	262
Entrepreneur	23	14	135	0	149
Sécurité nautique	0	0	0	0	0
Superviseur des fournisseurs	2	3	31	16	50

Autres formations :

DESCRIPTION	N ^{bre} de séances fournies	Employés	Entrepreneurs	FOSET	MEMBRES	Non-membres	Total
Technique d'évaluation et de restauration des rives (TERR)	1	1	0	0	0	25	26
Loi sur la protection des renseignements personnels	1	1	0	0	0	0	1
Cours de gestion	1	1	0	0	0	0	1
Règlement des comptes clients	1	1	0	0	0	0	1
SCI	2	11	15	4	90	35	155
Sensibilisation des étudiants	9	0	0	0	0	190	190
Adagio ((logiciel de comptabilité)	1	2	0	0	0	0	2

Exercice d'intervention en cas de déversement : BCO a pris part à 63 exercices de formation importants au cours de la période 2004-2006. De ce nombre, 22 étaient des exercices de notification (conformément au plan d'agrément), 23 étaient des simulations d'exercice sur maquette (conformément au plan) et 19 constituaient des exercices de déploiement de l'équipement (conformément au plan, en plus des exercices CANUSPAC, CANUSDIX, d'aide mutuelle ainsi que les exercices destinés aux membres).

Activités de soutien pour la faune : BCO est l'organisme de parrainage de la Oiled Wildlife Society of British Columbia (OWSBC), la société d'aide à la faune mazoutée de la Colombie-Britannique, fondée en 2000 pour servir de point de contact pour les organismes de défense de la faune chargés d'intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures. La société OWSBC compte un seul point de stockage d'équipement et elle offre une coordination et un soutien aux groupes bénévoles de défense de la faune répartis le long de la côte. BCO entretient l'équipement de la Société, ce qui comprend deux bateaux-remorques d'intervention entièrement équipés. BCO loue également à OWSBC une remorque de 53 pieds utilisée en cas de catastrophe pour la faune; elle constitue l'élément principal de la capacité de déploiement de l'équipement de la Société. BCO a fourni à l'OWSBC des formations d'intervention en cas de catastrophe pour la faune (2 journées en 2004 et 1 journée en 2005). De plus, des groupes de défense de la faune ont participé à quelques-uns des exercices d'intervention en cas de déversement précités.

Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée.

La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) gère trois régions possédant six centres d'intervention dotés de personnel et équipés, soit la Région des Grands Lacs (Sarnia), la Région du Québec (Verchères, Québec, Sept-Îles) et la Région des Maritimes (Dartmouth et St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador).

Activités d'intervention en cas de déversement : au cours de l'année civile 2005, la SIMEC est intervenue dans 25 cas de déversements. Tous les déversements survenus faisaient partie de la catégorie 1. En 2006, la SIMEC est intervenue dans 30 cas de déversements, tous, encore une fois, des déversements de la catégorie 1.

Formation : au cours de l'année civile 2005, la SIMEC a offert 254 jours de formation à 540 participants (soulignons qu'il est possible que certaines personnes aient participé à plus d'une séance de formation). Parmi les participants, citons 27 employés, 443 entrepreneurs et 70 autres participants. En 2006, la SIMEC a offert 248 jours de formation à 600 participants en tout, y compris 28 employés, 424 entrepreneurs et 73 autres participants. La SIMEC offre 15 cours de formation différents, notamment les suivants.

Cours et modules d'intervention :

Cours n° 1 – Orientation des intervenants		Cours n° 2 – SGS de l'intervenant	
1.1	Aperçu de la SIMEC	2.1	SGS de l'intervenant
1.2	Santé et sécurité de l'intervenant		
1.3	Décontamination de l'intervenant		
1.4	Médias de l'intervenant		

Cours n° 3 – Communications radio		Cours n° 4 - Opérations de grue sans treuil	
3.1	Aperçu de base des communications	4.1	Opérations de grue sans treuil - Navires

Cours n° 5 – Opérations de navire		Cours n° 6 – Bateaux de travail de moins de 15 tonneaux	
5.1	Aperçu des opérations de navire	6.1	Bateaux de travail de moins de 15 tonneaux
5.2	Matelotage (équipage)	6.2	Barges de travail (Seatruck)
5.3	Navigation (exploitants)	6.3	Bateaux pneumatiques
5.4	CCPB [formation débutera en 2007]	6.4	Bateaux de travail de moins de 15 tonneaux
5.5	FUM A3		

Cours n° 7 – Bateaux de travail de plus de 15 tonneaux		Cours n° 8 – Unités flottantes de stockage	
7.1	Bateaux de travail de plus de 15 tonneaux - bateau patrouilleur de 49 pieds	8.1	Aperçu des unités flottantes de stockage
		8.2	Unitor Bag
		8.3	Ro-Tank
		8.4	LANCER
		8.5	Pollutank
		8.6	Pol-e-Tank
		8.7	Chaland de 50 tonneaux

Cours n° 9 – Chalands en acier		Cours n° 10 – Écrémeurs/Techniques d'étêtage	
9.1	Aperçu des chalands en acier	10.1	Aperçu des écrémeurs
9.2	SMTB 7	10.2	Écrémeur GT-185
9.3	Dover Light	10.3	Écrémeur GT 260
9.4	ORLEANS	10.4	Écrémeur T-Disc 12/18
9.5	Basques	10.5	Écrémeur MI-30
9.6	Barge ECRC 200	10.6	Écrémeur Pedco
9.7	Barge John P. Oxley	10.7	Écrémeur Axiom Beft
		10.8	Écrémeur Elastec Drum
		10.9	Écrémeur LSC 2 Lori
		10.10	Écrémeur LBC 3 Lori
		10.11	Écrémeur LSC 4 Lori
		10.12	Écrémeur LFS 6 Lori
		10.13	Écrémeur Marco
		10.14	Écrémeur Rope Mop de 4 ou 9 pieds
		10.15	Écrémeur Libra Belt
		10.16	Écrémeur Skim Pac
		10.17	Écrémeur Slurp
		10.18	Aspirateur à déversements

Cours n° 11 – Pompes		Cours n° 12 – Estacades flottantes et techniques de flottage	
11.1	Aperçu des pompes	12.1	Aperçu des estacades flottantes
11.2	Pompes à eau de 1 à 4 pieds	12.2	Estacade Oil Stop Deep Sea
11.3	Pompes à membrane de 1 à 4 pouces	12.3	Estacades Vikoma Hi – Sprint
11.4	Pompes à membrane motorisée de 3 pouces	12.4	Kepler (port libre)
11.5	Pompes péristaltiques de 2 à 3 pouces	12.5	Estacade Ro-Boom 1500
11.6	Pompe à engrenage de Bowie de 4 pouces	12.6	Estacade Zoom de 30 pouces
11.7	Pompe Godwin Dry Prime de 6 pouces	12.7	Estacades Shore Seal et Ro-Beach
11.8	Pompes TK-5 et TK-6 de Framo	12.8	Flotteur solide tout-usage
11.9	Pompe Desmi 250		

Cours n° 13 – Dragueurs		Cours n° 14 – Techniques de traitement des rives	
13.1	Dragueurs – Aperçu	14.1	Aperçu du traitement des rives
13.2	Nofi V-Sweep 600	14.2	Retrait manuel
13.3	Nofi V-Sweep 1000	14.3	Retrait mécanique
13.4	Current Buster 600	14.4	Flushing/Deluge
13.5	Autres systèmes de dragueurs	14.5	Aspirateur
		14.6	Collecte passive
		14.7	Taille et enlèvement de la végétation
		14.8	Enlèvement des sédiments
		14.9	Nettoyage à basse pression
		14.10	Nettoyage à haute pression

Cours n° 15 – Équipement d'effarouchement des oiseaux	
15.1	Aperçu de l'équipement d'effarouchement des oiseaux
15.2	Canon au propane
15.3	Pistolet (à blanc) pour effrayer les oiseaux
15.4	Bouée BRÉCO
15.5	Phoenix Wailer

Exercice d'intervention en cas de déversement : la SIMEC a pris part à 84 exercices de formation en 2005. De ce nombre, 34 étaient des exercices internes menés par la SIMEC et 50 étaient des exercices externes entrepris avec des membres et d'autres organismes. En 2006, la SIMEC a participé à 63 exercices de formation, dont 34 internes et 29 externes.

Activités de soutien pour la faune : la SIMEC continue d'offrir de la formation à l'organisme Oiseleurs du Québec et à d'autres organismes (y compris Pollutech, HD Industrial, Harold Marcus, Willy's Contracting, Norlake, Marine Clean, Ocean Harbours et Tri-State). Elle maintient un inventaire de l'équipement disponible pour appuyer les activités d'intervention en cas de catastrophe pour la faune, y compris 8 bouées BRÉCO, 3 pistolets de départ, 5 canons à propane, 1 Phoenix Wailer et 2 chauffe-eau à fourniture d'eau chaude sur demande.

Atlantic Emergency Response Team Inc. (ALERT).

Atlantic Emergency Response Team Inc. (ALERT) dessert essentiellement le secteur qui entoure le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick (baie de Fundy).

Activités d'intervention en cas de déversement : il n'y a eu aucun cas de déversement pour les années civiles 2005 et 2006.

Formation : Alert a formé avec succès ses employés, à savoir son l'équipe d'intervention d'urgence (Emergency Response Team ou ERT) et divers entrepreneurs. En collaboration avec le Collège de la GCC de Sydney (Nouvelle-Écosse), on a offert le cours d'intervention en cas de déversements en milieu marin (CIDMM). Environnement Canada offre un cours d'appoint sur les techniques d'évaluation pour la restauration des rives à Saint John (Nouveau-Brunswick) pour les membres de l'ERT et les membres de groupes communautaires locaux.

Au cours de la période 2005-2006, Alert a offert 25 séances de formation à 212 participants (soulignons qu'il est possible que certaines personnes aient participé à plus d'une séance). Les tableaux suivants résument les activités de formation d'Alert pour 2005 et 2006.

Formation, 2005 :

Type de formation offerte	N ^{bre} de séances fournies	N ^{bre} d'employés formés	N ^{bre} de membres d'ERT formés	N ^{bre} de fournisseurs formés	N ^{bre} total de personnes formées
Exercice opérationnel Alert	2	3	7	17	27
Simulations d'exercice sur maquette Alert	1	4	1	15	20
Premiers soins et RCR	2	2	0	3	5
Système de commandement en cas d'incident (SCI)	1	0	1	11	12
FUM niveau A	1	1	0	0	1
Cours d'intervention en cas de déversements en milieu marin (CIDMM)	1	1	0	0	1
No-fi- V-Sweep	1	1	3	9	13
IMH - Intervention de base en cas de déversement d'hydrocarbures	3	1	3	32	36
Technique d'évaluation et de restauration des rives (TERR)	1	1	0	2	3
Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT)	1	0	2	0	2

Formation, 2006 :

Type de formation offerte	N ^{bre} de séances fournies	N ^{bre} d'employés formés	N ^{bre} de membres d'ERT formés	N ^{bre} de fournisseurs formés	N ^{bre} total de personnes formées
Exercice opérationnel Alert	2	1	4	9	14
Simulations d'exercice sur maquette Alert	1	3	2	12	17
Système de commandement en cas d'incident (SCI)	1	1	0	7	8
Nofi- V-Sweep	1	0	1	7	8
IMH - Intervention de base en cas de déversement d'hydrocarbures	4	1	6	33	40
Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT)	1	0	4	0	4
Intervention en cas de catastrophe pour la faune	1	1	0	0	1

Exercice d'intervention en cas de déversement : ALERT continue de préparer des exercices opérationnels et des simulations d'exercice sur maquette chaque année afin de renforcer sa capacité d'intervention. En 2005, ALERT a participé à une simulation d'exercice sur maquette, à un exercice opérationnel, à une simulation d'exercice sur maquette CANUSLANT, à trois exercices de notification interne et à un exercice de notification externe. En 2006, ALERT a participé à une simulation d'exercice sur maquette, à un exercice opérationnel, à une simulation d'exercice sur maquette avec la GCC, à trois exercices de notification interne et à un exercice de notification externe.

Activités de soutien pour la faune : ALERT s'occupe du développement d'un organisme voué à la défense de la faune dans l'Est du Canada par l'entremise de l'Atlantic Wildlife Coalition (AWC). ALERT conserve une boîte à outils qui comprend une liste de l'équipement et des fournitures, notamment un bateau remorque d'intervention, un groupe électrogène diesel, un canon pour effaroucher les oiseaux et des cartouches à blanc, des tables pliantes, des cuves de lavage galvanisées, des pommes de douche, une balance, des époussettes, un filet de transport pour les mammifères marins ainsi que diverses fournitures médicales.

Point Tupper Marine Services Ltd.

Point Tupper Marine Services (PTMS) dessert principalement le secteur de Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse.

Activités d'intervention en cas de déversement : pendant la période visée, PTMS est intervenu dans 5 cas de déversements au total. Tous les déversements survenus faisaient partie de la catégorie 1.

Formation : pendant la période 2004-2006, PTMS a offert 40 séances de formation à 417 participants (soulignons qu'il est possible que certaines personnes aient participé à plus d'une séance). Le tableau suivant résume les activités de formation de PTMS pour 2004-2006.

Formation, 2004-2006 :

Type de formation offerte	N^{bre} de séances de formation fournies	N^{bre} d'employés formés	N^{bre} de membres d'ERT formés	N^{bre} de fournisseurs formés
Certification d'entrée dans un espace clos	3	6	28	34
Sauvetage dans les espaces restreints	1	3	1	4
Protection contre les chutes	2	5	25	30
Protection contre les chutes et échafaudages	1	2	8	10
Cours de conduite de chariot élévateur à fourche	1	2	15	17
Sensibilisation au sulfure d'hydrogène	5	9	45	54
Formation en intervention d'urgence et en activités liées aux matières dangereuses (HAZWOPER)	1	0	1	1
FUM A1, B1 et B2	2	3		3
Formation sur les installations de manutention d'hydrocarbures (IMH)	1	6	23	29
Protection respiratoire	3	5	31	36
Techniques de levage sécuritaire	1	1	10	11
Plan d'urgence et d'intervention	1	4	45	49
Sécurité et sûreté d'un site	9	9	69	78
Évaluation du nettoyage du rivage	1	2	0	2
Premiers soins de l'Ambulance Saint-Jean	3	5	7	12
Loi sur le transport des marchandises dangereuses	3	0	18	18
Rétablissement de la faune	2	5	24	29

Exercice d'intervention en cas de déversement : Point Tupper Marine Services a fourni le tableau suivant, qui résume ses exercices d'intervention en cas de déversement au cours de la période visée.

Exercices, 2004-2006 :

Type d'exercice	Personnel	Date des exercices
Exercice de catégorie IV (certification)	84 participants	2 septembre 2004
Exercice de catégorie I (certification)	45 participants	28 juin 2005
Exercice de catégorie III (certification)	61 participants	7 juin 2006
Exercice en eaux ouvertes - déploiement de drague hydrographique à flèche	14 participants	1 ^{er} juin 2004
Exercice en eaux ouvertes - déploiement de drague hydrographique à flèche	19 participants	3 juin 2004
Exercice en eaux ouvertes (navire de passage) - système de drague hydrographique à flèche	15 participants	9 juin 2004
Exercice en eaux ouvertes - déploiement de drague hydrographique à flèche	21 participants	17 août 2004
Exercices sur le rivage et en eaux protégées	23 participants	19 août 2004
Exercices sur le rivage et en eaux protégées – déploiement de rouleaux d'estacade	6 participants	6 mai 2005
Exercices sur le rivage et en eaux protégées	13 participants	2 juin 2005
Exercices sur le rivage et en eaux protégées	16 participants	7 juin 2005
Exercice sur maquette	14 participants	du 11 au 13 juin 2006
Exercice en eaux ouvertes - déploiement de drague hydrographique à flèche	14 participants	8 novembre 2006
Exercice en eaux ouvertes - déploiement de drague hydrographique à flèche	23 participants	16 novembre 2006
Exercice en eaux ouvertes - déploiement de drague hydrographique à flèche	11 participants	13 et 14 juin 2006
Exercices sur le rivage et en eaux protégées – déploiement de rouleaux d'estacade	8 participants	7 septembre 2006

Activités de soutien pour la faune : Tri State a fourni une formation en rétablissement de la faune à PTMS et à la Clean Seas Society⁶. PTMS maintient un inventaire complet de l'équipement de sauvetage des oiseaux disponible pour appuyer les activités d'intervention en cas de catastrophe pour la faune. Cela comprend de l'équipement (des tables pliantes, des cuves de lavage et des cuves galvanisées, des pompes de puisard, un chauffe-eau au propane à fourniture d'eau chaude sur demande, un filet tramé, des tuyaux et des adaptateurs), des produits et des fournitures de nettoyage, des fournitures de travail (des bleus de travail et des gants jetables et des lunettes de sécurité), des fournitures d'agriculture (un parc de jeu, un séchoir pour les animaux, une lampe à rayons infrarouges, un parc d'hébergement et des chariots) ainsi que des fournitures médicales.

⁶ PTMS a indiqué que cette séance de formation a été donnée les 25 et 26 novembre 2006 et ne fait donc pas partie de la période visée par le rapport. Cependant, elle a été intégrée à l'information regroupée relativement à la formation visant la période 2004-2006.

Conseils consultatifs régionaux

En 1995, aux termes de l'article 660.10 de la LMMC, le Commissaire de la Garde côtière canadienne a établi six conseils consultatifs régionaux (CCR) qui représentent chacune des régions maritimes suivantes : la Région du Pacifique, la Région de l'Arctique, la Région du Centre (comprend les Grands Lacs), la Région Laurentienne (qui comprend le Saint-Laurent), la Région des Maritimes et la Région de Terre-Neuve.

Les CCR ont joué un rôle de premier plan dans le processus de consultation qui a mené à l'établissement des modifications proposées à la LMMC qui sont intégrées à la LMMC 2001. Les fonctions et la composition des CCR ont joué un rôle important dans l'examen de la gouvernance du Régime. Dans le cadre d'un régime renouvelé, les CCR occuperont un rôle encore plus déterminant pour assurer la responsabilisation à l'égard du public.

Le principal objectif des CCR sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures consiste à s'informer mutuellement et à débattre des questions qui intéressent tous leurs membres. Les CCR conseillent le ministre des Transports et lui font des recommandations au sujet de la préparation en cas de déversement d'hydrocarbures. Voici en quoi consistent le rôle et le mandat des CCR :

- fournir des conseils à l'égard d'un niveau convenable de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans chaque région;
- accroître, chez le grand public, la connaissance et la compréhension des enjeux et des mesures propres à la préparation.

Les CCR peuvent formuler des recommandations sur toutes les questions stratégiques liées à la préparation et à l'intervention au niveau régional et peuvent demander à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne ou aux organismes d'intervention, de l'information sur la répartition de l'équipement, les plans, les ressources, les coûts, la formation, les exercices ou les examens sur les interventions, car ils ont le mandat de faire rapport sur l'état de préparation dans leur région et de fournir des conseils à cet égard.

Chacun des CCR est composé de sept membres tout au plus; ils représentent les divers secteurs touchés par la réglementation. La composition de chaque CCR reflète un équilibre entre des groupes ayant des champs d'intérêt variés pouvant être affectés de diverses façons par des déversements d'hydrocarbures dans leurs communautés. Les membres sont nommés par Transports Canada aux trois ans. Les membres doivent élire leur président; Transports Canada fournira des services de secrétariat aux conseils. Les conseils font partie intégrale de l'approche de partenariat en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures au Canada.

Les membres de chaque CCR s'engagent à un mandat de trois ans et peuvent demander un renouvellement en tant que membre du CCR lorsque ce mandat de trois ans s'achève. Les mandats actuels expireront en décembre 2006 et en décembre 2007. Les membres actuels des CCR seront invités à demander un renouvellement pour un mandat prolongé et de nouveaux membres seront sollicités.

On trouve de plus amples renseignements sur les Conseils consultatifs régionaux sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/ccr/menu.htm>

Amélioration du Régime

Structure de gouvernance du Régime

Des efforts constants pour améliorer la gouvernance du Régime, combinés au transfert des responsabilités ministérielles et à la réforme de la réglementation de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) qui se poursuit, ont été les éléments moteurs de l'évolution de la structure du Régime au cours de la période visée par le présent rapport.

Vers la fin des années 1990, la Garde côtière canadienne (GCC) avait entamé des travaux afin d'améliorer la gouvernance du Régime. Ce projet a permis aux principaux intervenants de se réunir, a favorisé une relation de collaboration entre le gouvernement et l'industrie, tout en reconnaissant la responsabilité complète à l'égard de la population. La plupart des intervenants ont appuyé les propositions sur la gestion contenues dans la LMMC 2001.

Le 12 décembre 2003, le gouvernement du Canada a transféré du ministère des Pêches et des Océans (MPO) à Transports Canada (TC) toutes les responsabilités touchant les politiques et certaines des responsabilités opérationnelles de la GCC liées à la prévention de la pollution et à l'intervention en cas de déversement. Les responsabilités de politiques qui ont été transférées comprennent entre autres l'élaboration et la gestion des lois, des règlements, des normes et des lignes directrices. Bien que la structure de gouvernance du Régime ait été transférée telle quelle, le travail nécessaire à l'exécution du transfert des responsabilités et le processus continu d'élaboration et de mise en œuvre des améliorations au Régime à l'appui de la LMMC 2001 se poursuit sous l'autorité de Transports Canada au cours de la période visée.

La majeure partie du travail requis pour rendre la structure de gouvernance du Régime conforme à la LMMC 2001 a été terminée avant l'entrée en vigueur de la Loi, le 1^{er} juillet 2007. Des consultations sur le nouveau *Règlement sur l'intervention environnementale* ont eu lieu.

Conseil consultatif national (CCN)

On propose que le Conseil, qui a pour mandat de veiller à ce que le Canada soit prêt à intervenir en cas de déversement majeur d'hydrocarbures, se réunisse régulièrement pour analyser les problèmes nationaux de préparation et d'intervention. Ce conseil est co-présidé par Transports Canada et par le président d'un Conseil consultatif régional. Ses membres se composent du président de chaque Conseil consultatif et de représentants des Régions et de l'Administration centrale de Transports Canada. Le CCN demandera que des représentants d'Environnement Canada et du ministère des Pêches et des Océans se joignent à l'équipe. À la suite du transfert des responsabilités entre les ministères, TC est maintenant responsable de l'institution du Conseil consultatif national. On procède actuellement à l'élaboration d'un cadre de mise en œuvre et le Comité consultatif national sera mis en place dès que la structure de gestion aura été établie en vertu de la LMMC 2001.

Conseils consultatifs régionaux

On compte actuellement six conseils consultatifs régionaux (CCR), établis à l'origine par le Commissaire de la Garde côtière canadienne, en vertu de la LMMC. Ces conseils sont des comités régionaux dans le cadre desquels les parties concernées par le Régime, ou éventuellement concernées, par les déversements d'hydrocarbures en milieu marin peuvent se rencontrer, cerner des occasions, en discuter et les mettre en œuvre. Les conseils auront pour mandat de commenter, et non de diriger, les activités régionales de préparation. La LMMC 2001 exige que la composition de ces conseils soit représentative des communautés et des intérêts pouvant être affectés de diverses façons par des déversements d'hydrocarbures.

Pour plus de renseignements concernant les CCR, veuillez consulter la fin de la section précédente du présent rapport.

Comités d'utilisateurs des organismes d'intervention

La LMMC 2001 exige la création de comités d'utilisateurs des organismes d'intervention et autorise l'adoption de règlements. Ces comités, dont les membres proviendront des groupes qui paient des droits aux organismes d'intervention (OI), fixeront les droits des organismes d'intervention, proposeront des droits en fonction d'une formule préétablie, et établiront les normes de responsabilité financière et de transparence qui seront énoncées dans la réglementation. Ces comités examineront les droits, mais ne les approuveront pas. Après l'examen du comité d'utilisateurs, toute partie que la question intéresse peut s'opposer aux droits prévus dans les 30 jours suivant leur publication dans la Gazette du Canada.

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Le projet de loi C-35 - *la Loi concernant la marine marchande et la navigation* a fait l'objet d'une première lecture à la Chambre des communes le 8 juin 2000. Toutefois, comme la 36^e session parlementaire se terminait, il a fallu présenter le projet de loi de nouveau au début de la 37^e session. Maintenant connue sous le nom de projet de loi C-14, la LMMC 2001 a fait l'objet d'une première lecture le 1^{er} mars 2001. Le projet de loi, modifié par le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales, a été décrit dans un rapport présenté le 3 mai 2001 à la Chambre des communes et a été adopté le 10 mai 2001. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001. La *Loi sur la marine marchande du Canada* est le principal acte législatif qui régit les activités des navires canadiens et étrangers dans les eaux canadiennes. Le ministre des Pêches et des Océans partage la responsabilité de l'application de la loi avec le ministre des Transports.

Les articles qui portent sur la création du Régime se trouvent à la partie 8 : Prévention de la pollution et intervention – Transports Canada, articles 167 à 173. La législation proposée vise les navires (167) et les installations de manutention d'hydrocarbures (168). Les articles qui établissent le cadre juridique des organismes d'intervention (169 à 171) ont été révisés pour y incorporer une procédure rationalisée et plus claire en ce qui concerne l'établissement des droits des organismes d'intervention. L'article 172 traite de la création et du fonctionnement des conseils consultatifs. L'exigence de présentation d'un rapport au Parlement (173) a été modifiée. Ainsi, il est obligatoire de soumettre un rapport à intervalle de cinq ans alors que cet intervalle était auparavant de deux ans.

Processus de réforme de la réglementation

La sanction royale de la LMMC 2001, le 1^{er} novembre 2001, a constitué la première des deux étapes de modernisation de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La deuxième étape est l'élaboration des règlements requis pour appuyer la loi. La réforme de la réglementation de la LMMC 2001, une fois terminée, offrira au Canada un ensemble de règlements modernes et adaptés pour l'industrie maritime. La LMMC 2001 n'est pas entrée en vigueur avant le 1^{er} juillet 2007, tant que les règlements nécessaires pour l'appuyer n'ont pas été élaborés et mis en œuvre.

À compter du transfert de la responsabilité en matière de politiques en 2003, Transports Canada a assumé la direction de la réforme de la réglementation de la LMMC 2001 relativement à la partie 8 du règlement, Pollution : prévention et intervention. La Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada poursuit le travail relatif à la réforme de la réglementation, et la mise en œuvre de la réforme se fera en deux phases :

- phase 1 - les règlements qui ne sont pas conformes à la Loi sont remaniés et leur nombre est réduit. De plus, les nouveaux règlements requis en vertu de la LMMC 2001 sont en cours d'élaboration. Les règlements de la phase 1 entreront en vigueur au début de 2007;
- phase 2 - soit l'après-mise en œuvre de la LMMC 2001, constituera à mettre à jour les règlements pour qu'ils soient conformes à la nouvelle loi.

Transports Canada a mis sur pied une équipe de projet constituée d'un certain nombre d'employés de l'Administration centrale et de représentants de chacun des bureaux régionaux afin de veiller à l'élaboration du règlement. Le mandat de l'équipe de projet de règlement sur l'intervention environnementale consiste à établir un ensemble " intelligent " de réglementation sur l'intervention environnementale, à veiller à l'actualisation des publications et à veiller à tous les changements en vertu de la nouvelle réglementation. Pour accomplir son mandat, l'équipe de projet s'inspirera des principes établis dans la Politique de réglementation fédérale de 1999.

Les consultations auprès de la population et des intervenants sont une composante essentielle du processus d'élaboration des règlements. Tous les intervenants et les membres du public intéressés auront amplement l'occasion de faire connaître leurs opinions, leurs préoccupations et leurs recommandations. Des consultations sur la réglementation avec des organismes d'intervention, les installations de manutention d'hydrocarbures et les Conseils consultatifs régionaux ont eu lieu au cours de la période visée (2004-2006). Cette série de consultations auprès des intervenants a permis de discuter des changements à la législation et d'élaborer un cadre pour la réglementation. Les résultats de ces réunions se refléteront dans la structure de réglementation proposée pour le *Règlement sur l'intervention environnementale*.

Activités de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne

Une grande partie des activités du gouvernement fédéral liées au Régime menées au cours de la période visée par le présent rapport concernaient le processus de réforme de la réglementation de la LMMC 2001 décrit dans la section précédente. Quelques efforts ont été nécessaires pour terminer le processus de transfert de certaines activités de préparation et d'intervention à Transports Canada. Parmi les autres initiatives majeures entreprises au cours de l'actuelle période visée, notons les améliorations au Programme national de surveillance aérienne, le travail sur l'évaluation des risques de la côte est, l'élaboration du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge, les améliorations apportées au Système de rapports d'incident de pollution marine ainsi que la collaboration interministérielle visant à réduire les déversements illégaux d'hydrocarbures.

Responsabilité fédérale pour la prévention de la pollution et les interventions

Transports Canada (TC) est le premier organisme de réglementation et de gouvernance en ce qui concerne les déversements causés par des navires et Environnement Canada (EC) est le premier organisme pour les déversements sur terre. Le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/la Garde côtière canadienne conserve les pouvoirs, obligations et fonctions conformément à l'article 678 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et demeure donc le premier organisme d'intervention en cas de déversements causés par les navires.

Transports Canada assume les responsabilités liées aux activités suivantes :

- les plans de prévention et d'intervention en cas de déversement des navires;
- les plans de prévention de la pollution et d'intervention en cas de déversement pour les installations de manutention d'hydrocarbures;
- l'agrément des organismes d'intervention;
- la surveillance des exercices des organismes d'intervention;
- l'administration des droits (droits prélevés sur les chargements de produits pétroliers en vrac);
- la liste de polluants

Responsabilités en matière de prévention de la pollution et d'intervention en cas de déversement TC et MPO/GCC

Les **plans régionaux et nationaux** des capacités élaborés pour l'intervention en cas de déversements doivent être examinés et approuvés par la direction nationale et régionale de TC et du MPO au moins tous les deux ans. De plus, des exercices conjoints doivent se tenir tous les deux ans.

Le MPO/la GCC demeure le seul responsable de l'élaboration de ses **plans d'intervention nationaux et régionaux en cas d'urgence**.

TC consultera le MPO et celui-ci fournira son expertise en matière d'intervention en cas de déversement pour l'examen et la mise à jour, au besoin, des **Normes relatives aux organismes d'intervention**.

Le MPO continuera de maintenir le **système d'établissement de rapports de pollution** qui fonctionne à l'échelle nationale 24 h sur 24, 7 jours sur 7, et continuera d'alerter TC en cas de pollution accidentelle. Le MPO continuera également de maintenir le Système de déclaration des incidents de pollution maritime (SDIPM) et d'échanger des données et des analyses avec TC.

La GCC continuera d'être chargée de toutes les **publications techniques** liées aux activités d'intervention en cas de pollution, y compris la déclaration et la communication des avis en cas de pollution accidentelle.

Les membres du personnel du MPO nommés comme fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution (FPP) doivent rendre compte au ministre des Transports par l'entremise du directeur régional de la Garde côtière responsable de la zone pour laquelle des pouvoirs ont été conférés. En vertu de la LMMC 2001, les membres du personnel du MPO seront nommés à titre de **fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution** (FPP) et devront rendre compte au ministre des Pêches et des Océans.

- la surveillance aérienne nationale;
- l'application des règlements et la conformité;
- la gouvernance
- la supervision du Régime;
- les conseils consultatifs nationaux et régionaux;
- les comités d'utilisateurs.

La GCC conserve la responsabilité des interventions en cas de déversements et assumera les rôles de surveillance fédérale et de commandement sur place au nom du gouvernement du Canada. Les responsabilités de base sont les suivantes :

- intervention
- intervention en cas de déversements d'origine inconnue, de déversements causés par les navires au nord du 60^e parallèle;
- organisme d'intervention initiale au sud du 60^e parallèle;
- surveillance fédérale et commandement sur place pour le compte du gouvernement du Canada;
- gestion de l'intervention (équipe d'intervention nationale);
- élaboration de plans d'intervention en cas d'urgence;
- réclamations et indemnisation – GCC;
- liaison avec la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires;

Le MPO signalera sans tarder les cas de non conformité aux lois et règlements de TC advenant le cas où le MPO serait mis au courant de pareils cas. Grâce à la fourniture de navires ou autre équipement ou installations et à un moment jugé opportun, le MPO appuiera TC dans les enquêtes et les poursuites de contrevenants liées à des infractions aux lois et règlements de TC. Cependant, le MPO/la GCC ne possède pas de pouvoirs d'application, à moins d'être expressément désignés par TC.

Organismes consultatifs

Au Canada, les intervenants du secteur maritime disposent d'un certain nombre de tribunes de consultation et d'échange d'information portant par exemple sur la sécurité, la navigation et la pollution maritime. Le MPO conserve la responsabilité relative aux Commissions consultatives maritimes à l'échelle du pays. TC assume les responsabilités de tous les CCR et du Groupe de travail sur l'intervention environnementale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

Relations internationales/activités

TC est l'autorité chargée des affaires internationales concernant la politique maritime (c.-à-d. la politique sur la marine marchande, la sécurité des navires et la prévention de la pollution causée par les navires) et constitue l'administration nationale mentionnée dans de nombreuses conventions maritimes internationales. La GCC, quant à elle, est responsable des tribunes internationales traitant des services opérationnels. TC est le principal ministère qui assure la liaison avec l'Organisation maritime internationale; il assure la coordination générale des relations du Canada avec cet organisme. De plus, TC représente le Canada lors des négociations liées à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures. Le MPO/la GCC demeure l'organisme responsable de tous les plans opérationnels d'urgence conjoints élaborés avec les pays étrangers. Les deux ministères se soutiendront mutuellement au cours de ces négociations.

Par conséquent, les ministères partagent les responsabilités liées à une intervention efficace et efficiente en cas de pollution causée par les navires. TC doit veiller à ce que les ressources appropriées soient en place. En d'autres termes, TC est chargé de l'examen global de la capacité nationale. Le MPO/la GCC est chargé de la coordination de l'intervention en cas de déversement et des activités de nettoyage. TC et le MPO se sont engagés à collaborer pour assurer que le Régime est adéquat et pour veiller à l'efficacité et à l'efficience des interventions en cas de pollution causée par les navires.

Achèvement du transfert des responsabilités du MPO à TC

Le 12 décembre 2003, le gouvernement du Canada a transféré du ministère des Pêches et des Océans (MPO) à Transports Canada toutes les responsabilités touchant les politiques et certaines des responsabilités opérationnelles de la GCC liées à la sécurité des embarcations de plaisance, aux services à la navigation maritime, à la prévention de la pollution et à l'intervention en cas de déversement et à la protection des eaux navigables. Ces responsabilités ont été transférées pour donner aux Canadiens un guichet unique pour les enjeux stratégiques associés à la sûreté et à la sécurité maritimes.

Les responsabilités de politiques qui ont été transférées comprennent entre autres l'élaboration et la gestion des lois, des règlements, des normes et des lignes directrices. Certaines responsabilités opérationnelles et des programmes connexes ont également été transférés. Ces questions ont fait l'objet de discussions en profondeur lors du Rapport au Parlement de 2002-2004.

Un protocole d'entente (PE) et un accord de transfert de ressources (ATR) entre Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans ont été rédigés pour souligner les changements dans les rôles, les responsabilités et les ressources connexes découlant de la décision du gouvernement du 12 décembre 2003. Le document reflète le besoin de TC et du MPO de continuer de collaborer étroitement en vue du transport maritime respectueux de l'environnement, sûr, sécuritaire et efficace au Canada. Le PE et l'ATR ont été cosignés par les deux ministères le 3 mars 2005.

Activités de Transports Canada, 2004-2006

Systèmes d'intervention environnementale - qui fait partie de l'Exploitation et des programmes environnementaux (EPE) de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada - est responsable de l'élaboration et de l'administration des politiques, des règlements et des programmes visant à protéger le milieu marin, à réduire les conséquences sur l'environnement des incidents de pollution en eaux canadiennes et à assurer la sécurité du public.

Transports Canada collabore avec d'autres organismes et ministères fédéraux, comme Pêches et Océans, la Garde côtière canadienne et Environnement Canada, afin d'établir des lignes directrices, le cadre réglementaire et les mécanismes pour la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. En plus du travail en lien avec le projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001 (voir la section précédente), les activités de TC relatives au Régime pour la période visée sont résumées ci-dessous.

Transports Canada est un membre actif du Conseil de l'Arctique, une instance de haut niveau visant la coopération, la coordination et l'interaction entre les États de l'Arctique, les communautés autochtones et les autres résidents de l'Arctique. Dans le cadre du Groupe de travail sur la prévention des urgences et l'intervention d'urgences (PEIU) du Conseil de l'Arctique, Transports Canada collabore avec d'autres pays arctiques à la prévention d'urgences

environnementales découlant d'activités humaines ou de catastrophes naturelles dans l'Arctique, ainsi qu'à la préparation et à l'intervention en cas d'urgence de ce genre. On trouve plus de renseignements sur le Conseil de l'Arctique et le PEIU à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/conseilarctique.htm>.

Programme national de surveillance aérienne (PNSA)

Le Canada est bordé par trois océans. Son littoral est le plus long du monde et son territoire océanique correspond à plus de 30 % de sa superficie terrestre. C'est pourquoi l'économie, l'histoire et le tissu social du pays sont étroitement liés aux océans et à leurs ressources. Par conséquent, la prévention de la pollution dans nos océans est une question que le gouvernement du Canada prend très au sérieux. Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) constitue l'un des moyens dont le gouvernement s'est doté pour réaliser son mandat.

Le PNSA, instauré en 1991, sert à déceler les infractions liées à la pollution et à appliquer les conventions internationales et les lois nationales. Ce programme vise cinq régions administratives de Transports Canada, à savoir la Région de l'Atlantique, la Région du Québec, la Région de l'Ontario, la Région du Pacifique, ainsi que la Région des Prairies et du Nord et emploie quatre avions patrouilleurs situés stratégiquement dans l'ensemble du Canada. Le nombre d'heures de patrouille, de survols de navires, de constats de pollution et de constats par survol sont consignés, de même que les quantités d'hydrocarbures dont le déversement a été observé.

Les données suivantes ont été recueillies durant la période visée :

Exercice financier	Heures de patrouille	Survols de navires	Observation de la pollution	Estimation du volume total d'hydrocarbures détectés
2004-2005	1 224	6 539	56	3 485
2005-2006	1 599	9 724	78	842

Le PNSA est un programme national dirigé depuis l'Administration centrale de Transports Canada. Le PNSA est le principal outil mis à la disposition de TC et d'EC, pour mettre en pratique les dispositions de la loi canadienne qui s'appliquent aux rejets illicites des navires. Les preuves recueillies grâce au PNSA sont envoyées à l'équipe d'enquête en vue de prescrire les dispositions d'application au sein de TC et d'EC. Les ministères reconnaissent que des efforts concertés sont nécessaires pour combattre le fléau de la pollution marine attribuable aux rejets chroniques et illégaux d'hydrocarbures. Par conséquent, les poursuites et les enquêtes futures seront entreprises dans le cadre du protocole d'entente interministériel conclu entre TC et EC qui expose à grands traits les efforts de collaboration que les deux parties déploieront pour faire appliquer les lois sur la faune et la prévention de la pollution pour protéger le milieu marin contre la pollution par les navires. Depuis que la responsabilité du PNSA lui a été confiée en décembre 2003, Transports Canada a pris des initiatives pour en augmenter l'efficacité. Il a accru la fréquence des vols de surveillance antipollution et a étendu ses observations aériennes à des régions maritimes non surveillées normalement, comme l'Arctique. D'autres initiatives comprennent des activités multitâches menées en collaboration avec d'autres ministères de manière à s'assurer que chaque heure de surveillance est aussi productive que possible et à améliorer le matériel de surveillance antipollution. Ces initiatives garantissent au Canada la

possibilité de surpasser les capacités offertes par de nombreux autres pays engagés dans la prévention de la pollution par les navires et dans la protection du milieu marin.

En 2004, TC a lancé un programme de modernisation du PNSA en vue de renforcer l'efficacité du programme. Le ministère a par la suite entrepris des démarches pour acquérir le premier de trois systèmes de surveillance maritime qui seront installés dans ses aéronefs de surveillance antipollution.

Le 1^{er} décembre 2006, Transports Canada a mis en service son aéronef de surveillance antipollution Dash 8 (basé à Moncton, au Nouveau-Brunswick), équipé du système de surveillance maritime de pointe, le MSS6000. Grâce à ce nouveau système, le Canada devient un chef de file mondial dans la détection des pollueurs marins. Nous sommes maintenant en mesure de détecter les pollueurs durant les heures nocturnes et par visibilité réduite, et de déceler la présence de petits indices à la surface de l'eau. Mais avant tout, cet aéronef aura un effet dissuasif important sur les pollueurs, car il sera notoire que nous avons substantiellement accru nos capacités de surveillance.

L'aéronef de surveillance antipollution de TC est rapidement devenu l'aéronef de choix des ministères fédéraux menant des activités de sûreté maritime. Le nouveau système continue de fournir quotidiennement des données de surveillance maritime aux centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) des côtes en vue d'aider à peindre la situation maritime dans son ensemble.

La Sécurité maritime de Transports Canada, en collaboration avec le Service canadien des glaces d'EC, a mis sur pied une équipe de reconnaissance aérienne maritime (ERAM) dont la mission consiste à fournir une surveillance aérienne en vue d'appuyer les ministères et les organismes fédéraux qui veillent à ce que les navires mènent leurs activités de façon sécuritaire et légale sur les eaux exemptes de pollution du Canada. À court et à long terme, l'équipe ERAM desservira de nombreux ministères et, dans le cadre d'un fonctionnement multitâche, servira le peuple canadien de façon plus efficace en éliminant les obstacles entre les ministères afin de s'assurer que les avions de reconnaissance sont utilisés de façon plus efficace et plus rentable.

Acquisition de nouveaux équipements pour le PNSA

Afin d'améliorer l'efficacité du PNSA, la Sécurité maritime a jugé qu'il était nécessaire de mettre à niveau le potentiel de télédétection de ses aéronefs de surveillance antipollution Dash 8 se trouvant à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Cela comprend la mise à niveau de la capacité de télédétection des Dash 8. En tout, une somme de 4,6 millions de dollars a été versée au projet. Un système de surveillance maritime appelé MSS6000 a été acquis auprès de la Swedish Space Corporation (SSC) de Solna, en Suède, à l'issue d'un processus d'appel d'offres. La SSC est un chef de file dans la conception de systèmes de surveillance aérienne, et elle a vendu des équipements analogues à quantité d'autres pays, comme la Grèce, la Norvège, la Pologne, la Suède et les États-Unis. En 2005, un système identique a été acheté pour la côte Ouest du Canada et TC s'attend à ce que le système soit mis en service d'ici l'hiver 2008 par des équipes ayant reçu une formation à cet égard.

Avant l'acquisition de ces équipements, la surveillance de la pollution comptait sur la détection visuelle des équipages des aéronefs, ce qui correspondait à environ 2 milles marins de chaque côté d'un aéronef. Les nouveaux équipements seront en mesure de détecter les anomalies en surface, comme les nappes de pétrole, dans un rayon d'environ 15 milles marins et les navires dans un rayon d'environ 45 milles marins de chaque côté de l'appareil.

Ces équipements renforceront nettement la capacité de TC à détecter les déversements illicites des navires de passage, et ce, même par visibilité réduite, comme dans l'obscurité ou lorsque

les nuages sont bas. Cela n'est présentement pas possible dans le cadre du PNSA. Le système aidera également d'autres ministères, comme le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne et Environnement Canada au moment de leurs opérations de nettoyage et de confinement car il permettra de détecter et de suivre les nappes de pétrole; en outre le système les aidera à déterminer les caractéristiques de ces nappes.

La nouvelle série d'équipements comporte un SLAR (radar aéroporté à antenne latérale); un système de caméra infrarouge à imagerie électro-optique; un radiomètre à balayage linéaire IR/UV (infrarouge/ultraviolet); un SIA aéroporté (système d'identification automatique) permettant de recevoir des données sur l'identité des navires; un appareil photo numérique à haute résolution et un système vidéo de documentation visuelle pour la collecte d'éléments de preuves et un système de communications par satellite servant aux communications air-sol. Les données de tous les systèmes sont traitées, intégrées et présentées à l'opérateur sous forme d'une vue intégrée. Tous les enregistrements sont annotés à l'aide de données du Système de positionnement global et numériquement stockés dans une base de données géographiques à bord de l'appareil. Les données et les images numériques sont présentées sous forme intégrée avec une base de données de cartes nautiques électroniques et sont également corrélées aux rapports de mission, le tout au bout des doigts de l'utilisateur, pour garantir le maximum d'efficacité durant les opérations courantes de surveillance et en cas d'urgence. Le MSS 6000 permettra en outre à l'aéronef de transmettre les données au sol en temps réel et permettra à TC de revoir et analyser les missions enregistrées sur un poste de travail au sol distinct.

Étude d'évaluation des risques de la côte Est

Puisque cela fait partie de la responsabilité de Transports Canada, le Ministère a commencé une étude d'évaluation des risques sur la côte Sud de Terre-Neuve-et-Labrador. Ce projet a été élaboré en collaboration avec plusieurs organismes, y compris : le ministre des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne et le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le trafic de pétroliers le long de la côte Sud de Terre-Neuve-et-Labrador a considérablement augmenté ces dernières années, à cause, surtout, de l'augmentation des activités de transbordement, de transformation et de production d'hydrocarbures au large des côtes dans la baie Placentia, et de l'importation et du transbordement de pétrole dans l'Est du Canada. L'objectif de l'étude est d'évaluer et de quantifier le risque que fait courir à la côte Sud de Terre-Neuve, pendant les 10 prochaines années, le transport d'hydrocarbures et de produits d'hydrocarbures par des navires commerciaux. L'étude recueillera les données nécessaires pour permettre à Transports Canada de déterminer si le régime actuel d'intervention en cas de déversement marin d'hydrocarbures sur la côte Sud de Terre-Neuve-et-Labrador est adéquat.

Voici certains des éléments qui seront analysés au cours de cette étude :

- l'augmentation du trafic maritime;
- la taille et le nombre de pétroliers qui naviguent dans le secteur;
- la convergence et la divergence des routes de navigation;
- une évaluation des probabilités de déversements;
- les répercussions économiques des déversements sur l'environnement et les répercussions socio-économiques que cela pourrait avoir sur les résidents et les entreprises.

Il découle des consultations avec les intervenants que la région couverte par l'étude est toute la côte Sud de Terre-Neuve, du cap St. Francis (à l'Est de St. John's) jusqu'au cap Ray (à l'Ouest près de Port aux Basques), y compris la baie de Placentia jusqu'à la limite des 50 milles. Des consultations publiques ont été tenues aux mois de juin et juillet 2006. Un rapport sur ces consultations est disponible à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/tp14617/menu.htm>.

Cette étude fournira à Transports Canada des renseignements extrêmement précieux pour évaluer le niveau de préparation du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, compte tenu du niveau de risque écologique défini dans l'étude, ce qui nous permettra ensuite d'ajuster le régime en conséquence si nécessaire.

Cette étude devrait être achevée en 2007. Une fois que les conclusions auront été rédigées, Transports Canada pourra évaluer le niveau de préparation offert par le Régime en regard du niveau de risque environnemental estimé et modifier le Régime au besoin. Transports Canada pourra aussi utiliser les données recueillies pour améliorer encore les programmes existants afin de réduire au minimum le risque de déversement d'hydrocarbures.

Désignation de port

Transports Canada a rédigé une nouvelle politique concernant la désignation d'un port canadien. L'objectif principal de cette politique est de définir le rôle de Transports Canada à titre d'organisme responsable de la création de ports désignés au Canada afin de défendre les intérêts du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. À l'heure actuelle, l'expansion de l'industrie de l'extraction des hydrocarbures et de l'importation de certains hydrocarbures a donné naissance au besoin d'examiner la désignation de ports supplémentaires. L'objectif de cette politique est de créer le mécanisme nécessaire à cette activité lorsqu'elle sera jugée nécessaire.

Collaboration visant à réduire les déversements illégaux d'hydrocarbures

Transports Canada a commencé à travailler avec Environnement Canada au cours de la période visée par le dernier Rapport au Parlement afin de mettre en œuvre un protocole d'entente (PE) national sur la collaboration visant à réduire les déversements illégaux d'hydrocarbures. Les travaux d'élaboration du PE ont été achevés durant l'été 2006 et le PE a été signé et mis en œuvre en août 2006. Le protocole d'entente (PE) a pour but de jeter les fondements de la collaboration entre Transports Canada (TC) et Environnement Canada (EC) en ce qui a trait à la protection du milieu marin dans les eaux relevant de la compétence du Canada et au respect des obligations du Canada en vertu des accords internationaux. Ces accords internationaux portent sur divers aspects comme la pollution causée par les navires et les responsabilités de chaque partie relativement aux programmes et activités visant à protéger le milieu marin contre la pollution causée par les navires. Les trois principaux secteurs visés par le PE ont trait aux inspections, aux enquêtes et aux directives et ordonnances de détention visant les navires qui contreviennent à la législation gouvernementale relative à la prévention de la pollution et à la protection de la faune. Le PE est en vigueur depuis deux ans et a permis de fournir un cadre de travail global à Transports Canada et Environnement Canada pour la coordination des mesures d'application du gouvernement relativement à la législation applicable.

Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR)

En l'absence d'une méthode de prise en charge officielle, les incidents qui se sont produits dans des lieux de refuge du Canada ont été traités de manière ponctuelle, même si, plus récemment, l'Équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU), les administrations portuaires et les provinces ont également participé au processus.

Au cours des dernières années, sur la scène internationale, un certain nombre d'incidents graves ont donné lieu à des désastres, ou encore sont passés à deux doigts de le devenir, provoqués par des navires auxquels on a refusé un lieu de refuge, comme le *Prestige* en 2002. En conséquence, la question de fournir un lieu de refuge à un navire ayant besoin d'assistance est devenue une priorité pour les gouvernements du monde entier.

Le 5 décembre 2003, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance. Ces directives recommandent que tous les États côtiers élaborent des procédures conformes aux directives afin de guider le traitement des demandes d'assistance provenant de navires.

Transports Canada est le principal organisme responsable des décisions relatives aux navires ayant besoin d'assistance et aux lieux de refuge. À ce titre, Transports Canada doit s'assurer que les directives de l'OMI sont prises en compte et appliquées le plus possible. Le travail en vue de l'établissement d'un Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) a commencé au cours de la période visée 2004-2006, et s'est terminé en juillet 2007.

Le but de ce plan est d'établir un cadre national et une approche uniforme, qui, associés à des mesures régionales, offriront un plan d'intervention efficace et effectif pour les navires qui ont besoin d'un lieu de refuge. Le PUNLR contribuera à assurer l'adoption d'une approche uniforme dans tout le pays visant à mettre en place un plan d'intervention efficace qui respectera les responsabilités nationales et internationales du Canada.

Le PUNLR vise à aider les directeurs régionaux de la Sécurité maritime de Transports Canada non seulement à évaluer le risque d'une manière approfondie et équilibrée, mais aussi à choisir et à appliquer la meilleure stratégie de contrôle du risque avec rapidité et en toute sécurité.

Transports Canada a le droit de commander un navire en vertu des articles 189 et 211(3) de la *LMMC 2001* et du paragraphe 16(1) de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. Le ministère des Pêches et des Océans a le droit de donner un ordre à un navire en vertu des articles 175.1(2) et 180 de la *LMMC 2001* et les administrations portuaires ont le droit d'ordonner à un navire d'exécuter une manœuvre en vertu de l'article 58 de la *Loi maritime du Canada*.

Activités de la Garde côtière canadienne, 2004-2006

La Garde côtière canadienne (GCC) continue d'améliorer ses activités concernant sa fonction à titre d'organisme principal d'intervention pour les déversements causés par les navires. En plus de ses activités énumérées précédemment, la GCC a, en collaboration avec TC, examiné le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) et participé à sa rédaction.

Plan d'urgence bilatéral Canada-France en cas de pollution des eaux (PUB)

La France et le Canada ont terminé la rédaction d'une ébauche d'entente administrative pour Saint-Pierre et Miquelon. De cette ébauche découle une obligation de mettre en place un Plan d'urgence bilatéral en cas de pollution des eaux entre la GCC de la Région de Terre-Neuve-et-Labrador et la préfecture de Saint-Pierre et Miquelon. On prévoit que le Plan d'urgence sera officiellement signé et mis en œuvre en 2007.

Améliorations au Système de rapports d'incident de pollution marine

Le MPIRS a été mis en œuvre en 2001 pour consigner les incidents de pollution marine qui ont été signalés et les mesures ultérieures qui ont été prises. Des mises à jour techniques au MPIRS ont été réalisées en 2004 pour faciliter son utilisation. Ces améliorations entraîneront une fiabilité accrue de la qualité des données et des données sur la pollution marine plus précises et cohérentes à des fins d'analyse statistique et de mesure du rendement du Programme d'intervention environnementale de la GCC. D'autres améliorations de plus grande envergure ont été apportées à l'application du MPIRS au cours de la période visée par le présent rapport. Certaines fonctions ont été simplifiées et de nouvelles règles administratives garantissent des données plus précises et cohérentes.

Élaboration de cours pour le Système de gestion d'intervention

Le Système de gestion d'intervention (SGI) permet à la GCC de maximiser l'efficacité de l'intervention ou de la surveillance des activités d'intervention des pollueurs, documentant les actions des intervenants et comptabilisant les dépenses. Le SGI évolue constamment et est utilisé au cours des exercices et des interventions en cas d'incidents de pollution marine.

Les deux nouveaux cours sur le SGI sont en cours d'élaboration. Le premier cours, Initiation au SGI, sera une application Web. Il donnera un aperçu du SGI aux utilisateurs, y compris la structure organisationnelle et la fonctionnalité. Le deuxième cours, qui dure trois jours, est conçu de manière à familiariser les utilisateurs avec les rôles, les responsabilités et les processus du SGI, y compris avec chaque rôle individuel.

Révision du plan d'urgence national dans la stratégie globale d'intervention nationale

Le plan d'urgence national de la GCC est en cours de révision. La Politique nationale relative à la préparation et à l'intervention et le plan d'urgence national seront incorporés à la nouvelle stratégie globale d'intervention nationale. Cette stratégie sera terminée en 2007.

Acquisition de nouveaux équipements d'intervention environnementale

La GCC a acquis pour environ 1,4 million de dollars de nouveaux équipements d'intervention environnementale. Cet équipement a été acheté afin de remplacer certains équipements désuets et afin d'améliorer l'efficacité et l'utilisation d'équipement existant.

Perspectives d'avenir

Maintenant que la première phase du travail relié à la réforme réglementaire de la LMMC 2001 est terminée et que la nouvelle Loi a été adoptée, le 1^{er} juillet 2007, la présentation de ce Rapport au Parlement marque le début d'une nouvelle étape pour le Régime.

Achèvement du projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001

La phase 2, l'après-mise en œuvre de la LMMC 2001, sera consacrée à la mise à jour des règlements pour qu'ils soient conformes à la nouvelle loi.

Programme national de surveillance aérienne

Pour renforcer davantage son Programme national de surveillance aérienne (PNSA), Transports Canada a acquis un second système identique à celui dont il dispose déjà sur la côte Est pour assurer la surveillance de la côte Ouest. On prévoit que ses équipages seront prêts et que le programme sera mis en service d'ici l'hiver 2008. Grâce à ces récents ajouts, le Ministère envoie un message clair et net à la communauté maritime internationale : notre environnement marin est précieux.

Outre les vols de surveillance antipollution continus, Transports Canada est un partenaire du Projet de surveillance intégrée des pollueurs par les hydrocarbures (I-STOP), qui fait appel à la télédétection spatiale (images de Radarsat) pour repérer des indices (anomalies) susceptibles de révéler la présence d'un déversement d'hydrocarbures à la surface de l'océan.

En vertu d'un partenariat avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada, Transports Canada a mis sur pied une équipe de reconnaissance aérienne maritime dont la mission consiste à observer, à analyser, à enregistrer et à signaler les activités maritimes et les conditions environnementales ayant une incidence sur les collectivités maritimes ou touchées par ces dernières. L'objectif de Transports Canada : être reconnu comme chef de file mondial dans la reconnaissance aérienne maritime.

Substances nocives et potentiellement dangereuses

Le Canada possède le plus long littoral au monde, et ses eaux sont considérées comme étant parmi les plus difficiles pour la navigation en raison des conditions extrêmes, des forts courants et de l'eau glaciale. La quantité de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) transportées dans les eaux canadiennes et sur le territoire canadien a augmenté rapidement au cours des dernières années. Cette tendance pose un risque réel et croissant qu'un incident SNPD se produise au Canada et fait ressortir la nécessité de mettre en place des mesures pour atténuer ce risque.

Dans sa stratégie de développement durable (2007-2009), Transports Canada accorde une priorité élevée à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un régime sur les SNPD qui met l'accent sur la sécurité du public et la protection de l'environnement. Elle insiste particulièrement sur le besoin de :

- concevoir la structure législative nécessaire pour mettre en place un régime sur les SNPD accompagnée des règlements et des normes nécessaires;
- créer un instrument adapté afin d'uniformiser la méthode d'intervention à l'échelle nationale et de gérer les interventions en cas d'incident et de déversement de SNPD en milieu marin par les navires et au cours du chargement et du déchargement des navires dans les installations de manutention de produits chimiques;

- prendre les mesures nécessaires pour permettre au Canada d'adhérer au Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses, 2000 (Protocole OPRC-HNS).

Depuis 2004, Transports Canada est l'organisme responsable de la gouvernance réglementaire concernant la préparation et les interventions lors de déversements d'hydrocarbures causés par les navires. En ce qui a trait à l'équipe responsable du protocole SNPD, elle doit concevoir un régime sur les SNPD et sa réglementation connexe et doit veiller à ce que les ressources nécessaires soient en place en vue de la création d'une capacité d'intervention nationale, de plans d'intervention relatifs à la pollution causée par les navires, de plans d'intervention relatifs à la pollution provenant des installations de manutention, de la surveillance des exercices d'intervention des organismes ainsi que de l'application de la législation et la conformité.

Le travail pour l'établissement d'un régime sur les SNPD sera étroitement lié à l'évolution des régimes d'intervention et de prévention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Les leçons déjà apprises au chapitre de l'élaboration et de l'application du Régime constitueront des ressources inestimables. La relation entre les deux régimes sera déterminée lors du développement des SNPD. Il s'agira d'un projet important pour Transports Canada au cours des prochaines années.

Conclusion : début d'une nouvelle ère grâce à la LMMC 2001

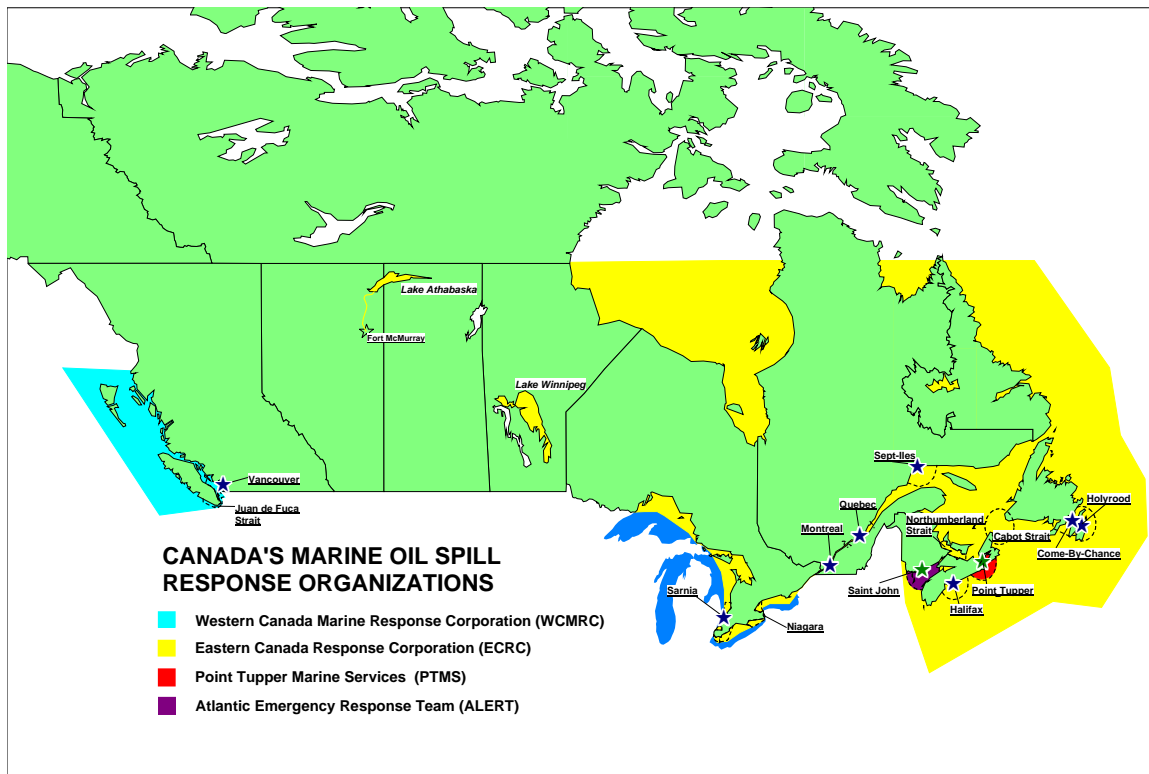
Les réformes de la LMMC 2001 offrent un cadre législatif solide mais souple qui reçoit l'aval de presque tous les intervenants. La nouvelle législation renforcera la capacité qu'a le Régime de gérer ses affaires tout en les intégrant davantage au système canadien de préparation et d'intervention. Le Régime a été confirmé en tant qu'instrument de protection à long terme du milieu marin canadien.

Il est manifeste que l'environnement canadien bénéficie d'un niveau de protection très nettement amélioré contre les dangers des déversements d'hydrocarbures en milieu marin, par rapport à la situation qui prévalait auparavant. L'élaboration du Régime, financé et exploité par l'industrie, a contribué à forger une solide alliance entre le gouvernement et l'industrie qui garantit la protection de l'environnement.

TC est déterminé à protéger le milieu marin grâce à l'élaboration continue de la réglementation sur la prévention de la pollution en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à sa participation active au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour améliorer continuellement les normes internationales en vue d'une navigation sécuritaire et respectueuse de l'environnement, et grâce à la supervision du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin au cas où un déversement se produisait.

TC reconnaît la poursuite de l'excellence de la GCC en vue de répondre aux exigences opérationnelles et d'en faire un suivi. Le Ministère est heureux de continuer à collaborer avec nos collègues de la GCC pour assurer la protection du milieu marin du Canada.

Annexe 1 - Carte de la capacité d'intervention



Annexe 2 - Barème de droits des OI

Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC)

Droit d'enregistrement

S'appliquant à	Couverture	Ampleur
Membre - Installation de manutention d'hydrocarbures (IMH)	\$450 \$ par IMH	Dans les limites du secteur géographique d'intervention (SGI) de la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée. Tous les secteurs régionaux.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	450 \$ par navire	S'applique à un navire qui navigue ou qui se livre à une activité maritime dans un rayon de 500 km de son port d'attache et dans les limites du SGI de la SIMEC.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	750 \$ par navire	S'applique à un navire qui navigue ou qui se livre à une activité maritime : a) au-delà d'un rayon de 500 km de son port d'attache et dans les limites du SGI de la SIMEC, du SGI d'ALERT ou du SGI de PTMS ou b) depuis un port situé hors des limites du SGI de la SIMEC et dans les limites du SGI de la SIMEC, du SGI d'ALERT ou du SGI de PTMS.

Droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)

Secteur applicable	2008-2009	AÉRONAUTIQUE	Taux DPPV
Région du Québec/des Maritimes	À partir du 1 ^{er} janvier 2003	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	31,2 ¢ la tonne 15,6 ¢ la tonne
	Du 11 mars 2006 au 31 décembre 2006	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	17,2 ¢ la tonne 8,6 ¢ la tonne
	À partir du 1 ^{er} janvier 2007	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	25,3 ¢ la tonne 12,65 ¢ la tonne
Région des Grands Lacs	À partir du 1 ^{er} janvier 2003	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	78,7 ¢ la tonne 39,35 ¢ la tonne

	Du 11 mars 2006 au 31 décembre 2006	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	36 ¢ la tonne 18 ¢ la tonne
	À partir du 1 ^{er} janvier 2007	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	58,77 ¢ la tonne 29,83 ¢ la tonne
Région de Terre-Neuve-et-Labrador	À partir du 1 ^{er} janvier 2003	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	9,25 ¢ la tonne 4,6 ¢ la tonne
	Du 11 mars 2006 au 31 décembre 2006	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	7,86 ¢ la tonne 3,93 ¢ la tonne
	À partir du 1 ^{er} janvier 2007	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	7,35 ¢ la tonne 3,675 ¢ la tonne

Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)

Droit d'enregistrement

S'appliquant à	Droit annuel	Ampleur
Membre - Installation de manutention d'hydrocarbures (IMH)	450 \$ par IMH	Dans les limites du secteur géographique d'intervention (SGI) de WCMRC.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	450 \$ par navire	S'applique à un navire qui navigue ou qui se livre à une activité maritime dans les limites du SGI de WCMRC.

Droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)

2008-2009	AÉRONAUTIQUE	Taux DPPV
À partir du 1 ^{er} janvier 2002	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	49,3 ¢ la tonne 24,7 ¢ la tonne
Du 1 ^{er} juillet 2006 au 31 décembre 2006	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	34,9 ¢ la tonne 17,5 ¢ la tonne
À partir du 1 ^{er} janvier 2007	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	67 ¢ la tonne 33,5 ¢ la tonne

Atlantic Emergency Response Team Inc. (ALERT).

Droit d'enregistrement

S'appliquant à	Droit annuel	Ampleur
Membre - Installation de manutention d'hydrocarbures (IMH)	450 \$ par IMH	Dans les limites du secteur géographique d'intervention (SGI) de ALERT.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	450 \$ par navire	S'applique à un navire qui navigue ou qui se livre à une activité maritime dans les limites du SGI de ALERT.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	750 \$ par navire	Fait partie d'un accord conclu avec la SIMEC et PTMS pour englober toutes les eaux canadiennes de la côte Est.

Droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)

2008-2009	AÉRONAUTIQUE	Taux DPPV
À partir du 1 ^{er} janvier 2002	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	14 ¢ la tonne 7 ¢ la tonne

Point Tupper Marine Services Co. (PTMSC)

Droit d'enregistrement

S'appliquant à	Droit annuel	Ampleur
Membre - Installation de manutention d'hydrocarbures (IMH)	450 \$ par IMH	Dans les limites du secteur géographique d'intervention (SGI) de PTMSC.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	450 \$ par navire	S'applique à un navire qui navigue ou qui se livre à une activité maritime dans les limites du SGI de PTMSC.
Membre - Produits pétroliers en vrac et non en vrac	750 \$ par navire	S'applique à un navire qui navigue ou qui se livre à une activité maritime dans les limites du SGI de PTMSC et dans le SGI d'un organisme d'intervention ou plusieurs.

Droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)

2008-2009	AÉRONAUTIQUE	Taux DPPV
À partir du 1 ^{er} janvier 2002	Produits pétroliers autres que l'asphalte Asphalte	22,50 ¢ la tonne 11,25 ¢ la tonne