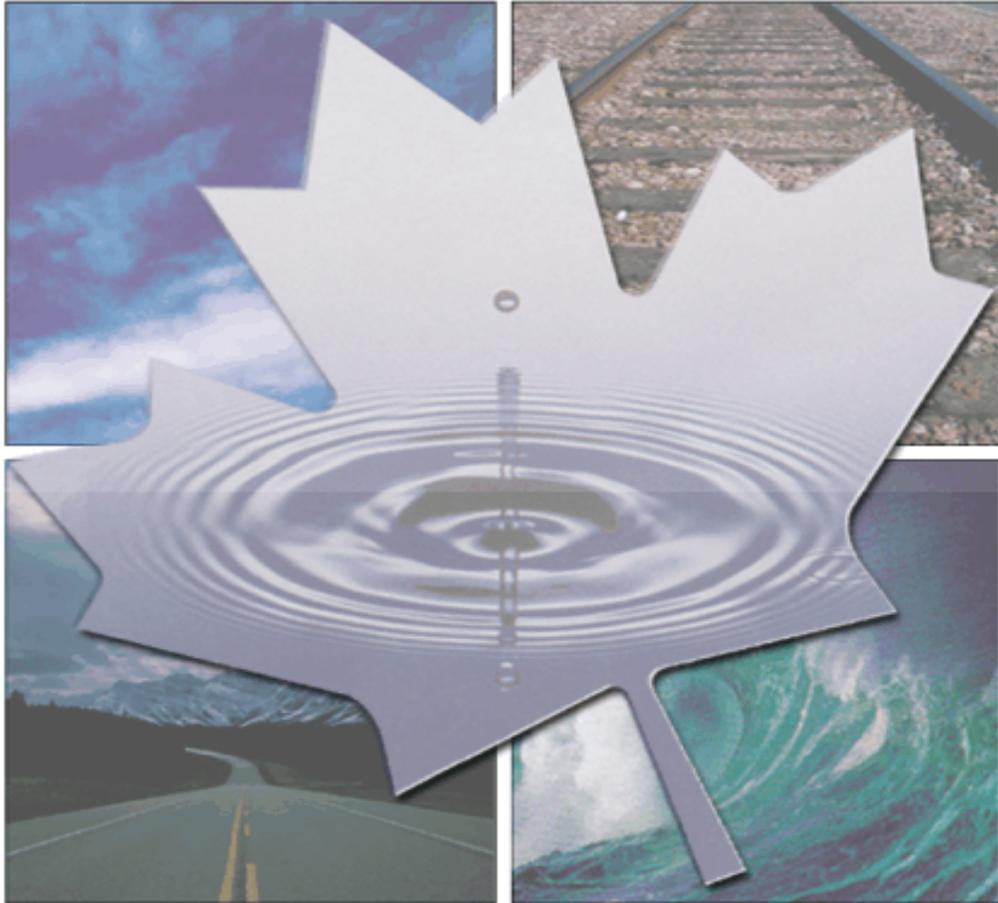


*Services de vérification et de conseils*  
*Intégrité, innovation et qualité*



**Vérification de suivi concernant les déversements provenant  
de navires**

**Juin 2017**

<b>SOMMAIRE</b> .....	i
Introduction.....	i
Objectif et portée de la vérification .....	ii
Conclusion.....	ii
Énoncé de conformité.....	iii
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	4
1.1. Objectif .....	4
1.2. Contexte.....	4
1.3. Objectifs et portée de la vérification .....	9
1.4. Critères et approche .....	10
1.5. Structure du rapport.....	10
<b>2. CONSTATATIONS</b> .....	12
2.1. Évaluation des risques .....	12
2.2. État de préparation pour les interventions.....	14
2.3. Données relatives aux substances nocives et potentiellement dangereuses .....	18
2.4. Stratégie et vision à long terme pour l'Arctique.....	23
<b>3. CONCLUSION</b> .....	25
<b>4. ANNEXE A : RÉSUMÉ DES PRINCIPALES EXIGENCES LÉGALES POUR LA DIVULGATION DU TRANSPORT DE CARGAISONS, Y COMPRIS DE SNPD</b> .....	26

---

## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

Le transport maritime représente une partie importante de l'économie canadienne. Un trafic maritime accru pourrait poser de plus grands risques pour le milieu marin en raison des déversements qui peuvent avoir des effets néfastes considérables à la fois sur l'environnement et les collectivités côtières locales. Parmi les substances préoccupantes, on note les hydrocarbures ainsi que les substances nocives et potentiellement dangereuses<sup>1</sup> (SNPD). Étant donné que les caractéristiques des hydrocarbures et des SNPD sont différentes, il faut mettre en place des plans d'intervention qui leur sont propres. Les intervenants à la fois à l'échelle nationale et internationale l'ont reconnu en faisant la distinction entre deux régimes d'intervention (un qui vise les hydrocarbures et l'autre, les SNPD) selon la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'OMI est l'organisation des Nations Unies chargée de la sécurité et de la sûreté du transport maritime et de la prévention de la pollution des mers par les navires.

Aux termes des lois fédérales et des accords internationaux, le gouvernement fédéral est responsable de la mise en œuvre des mesures visant à prévenir et à détecter des déversements provenant de navires dans le milieu marin canadien, en plus de se préparer et d'intervenir en conséquence. Transports Canada (TC) est l'organisme de réglementation responsable du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. TC établit les lignes directrices et le cadre réglementaire pour la préparation et l'intervention en cas de déversements provenant de navires. Le Ministère est également chargé d'élaborer le régime visant les SNPD. La Garde côtière canadienne de Pêches et Océans Canada est l'organisme fédéral responsable qui intervient lorsqu'il y a des déversements; elle doit veiller à ce qu'une intervention adéquate ait lieu. L'Agence des services frontaliers du Canada fournit des services frontaliers intégrés qui appuient les priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique, et facilite la libre circulation des personnes et des marchandises légitimes, comme les hydrocarbures et les SNPD, pour que leur transport respecte les exigences législatives.

Depuis 2010, le commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) a effectué quatre vérifications ayant trait aux déversements d'hydrocarbures, de matières dangereuses et de substances nocives dans les eaux. La vérification du CEDD de 2010 au sujet des déversements d'hydrocarbures provenant de navires a révélé que le Canada n'a pas de régime de préparation et d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des SNPD.

---

<sup>1</sup> Selon le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, une substance nocive et potentiellement dangereuse (SNPD) désigne toute substance autre qu'un hydrocarbure qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la flore et la faune marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer.

La gestion des déversements provenant de navires évolue sans cesse. En 2010, elle comportait quatre phases : la prévention, la détection, la préparation et l'intervention.

En 2012, le gouvernement fédéral a approuvé une initiative pluriannuelle, le Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes (SSCMNC), afin de faire passer l'actuel régime canadien de prévention, de préparation et d'intervention à un niveau de classe mondiale.

À la suite du changement de gouvernement en 2015, TC a commencé à élaborer une loi pour mettre en place un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. De plus, en se fondant sur des travaux antérieurs dans le cadre du SSCMNC, des rapports d'experts et des commentaires des intervenants, TC s'est engagé à renforcer la sécurité maritime sur les côtes canadiennes grâce à l'annonce du Plan de protection des océans en 2016.

## **OBJECTIF ET PORTÉE DE LA VÉRIFICATION**

La vérification de suivi concernant les déversements provenant de navires faisait partie du plan de vérification 2016-2019 de la Vérification interne. La vérification interne avait pour objectif de veiller à ce que les recommandations issues des quatre vérifications du CEDD soient mises en œuvre, qu'elles visent TC ou d'autres intervenants tout en exigeant l'apport de TC.

Pour ce qui est des cinq recommandations visant TC qui ont été indiquées comme étant achevées, l'objectif était de garantir que les plans d'action de la gestion (PAG) de TC :

- ont été mis en œuvre;
- sont suivis comme ils doivent l'être;
- donnent suite aux constatations issues de la première vérification.

Pour ce qui est de la seule recommandation visant TC qui n'a pas encore été indiquée comme étant achevée, la présente vérification de suivi a confirmé son état d'avancement actuel.

Trois recommandations de vérification concernaient d'autres intervenants, mais nécessitaient l'apport de TC. Le Ministère n'était pas tenu de fournir des PAG pour ces recommandations; l'objectif de la vérification était de confirmer que TC avait fourni l'apport exigé aux autres intervenants.

## **CONCLUSION**

Nous avons conclu que le Ministère a entièrement appliqué ses PAG à l'égard de toutes les recommandations de la vérification formulées à l'intention de TC.

En ce qui a trait aux trois recommandations formulées à l'intention d'autres intervenants qui nécessitaient l'apport de TC, le Ministère a fourni ou est prêt à fournir tous les renseignements et l'aide nécessaires sur demande.

## **ÉNONCÉ DE CONFORMITÉ**

La vérification est conforme aux normes de vérification interne du gouvernement du Canada, appuyées par les résultats d'une évaluation externe du *Programme d'assurance et d'amélioration de la qualité* de la Vérification interne.

Dave Leach (CIA, MPA), directeur, Services de vérification et de conseils

Martin Rubenstein (CPA, CIA, CFE), dirigeant principal de la vérification et de l'évaluation

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. OBJECTIF

La vérification de suivi concernant les déversements provenant de navires faisait partie du plan de vérification 2016-2019 de la Vérification interne. La vérification interne avait pour objectif de veiller à ce que les recommandations issues des quatre vérifications du CEDD soient mises en œuvre, qu'elles visent Transports Canada (TC) ou d'autres intervenants tout en exigeant l'apport de TC :

- Rapport d'automne 2010 – Chapitre 1 – Les déversements [d'hydrocarbures] provenant de navires
- Rapport d'automne 2012 – Chapitre 1 – Les activités liées aux pétrole et gaz extracôtiers dans l'Atlantique
- Rapport d'automne 2012 – Chapitre 2 – Les garanties financières pour les risques environnementaux
- Rapport d'automne 2014 – Chapitre 3 – La navigation maritime dans l'Arctique canadien

### 1.2. CONTEXTE

#### *Exigences internationales*

Le transport maritime représente une partie importante de l'économie canadienne. Un trafic maritime accru pourrait poser de plus grands risques pour le milieu marin en raison des déversements qui peuvent avoir des effets néfastes considérables à la fois sur l'environnement et les collectivités côtières locales. Parmi les substances préoccupantes, on note les hydrocarbures ainsi que les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). Étant donné que les caractéristiques des hydrocarbures et des SNPD sont différentes, il faut mettre en place des plans d'intervention qui leur sont propres. Les intervenants à la fois à l'échelle nationale et internationale l'ont reconnu en faisant la distinction entre deux régimes d'intervention—un qui vise les hydrocarbures et l'autre, les SNPD—selon la *Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'OMI est l'organisation des Nations Unies chargée de la sécurité et de la sûreté du transport maritime et de la prévention de la pollution des mers par les navires. En 2000, l'OMI a adopté le *Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses* (Protocole OPRC-HNS) qui fournit un cadre global pour la coopération internationale sur la préparation et l'intervention en cas d'événements de pollution par les SNPD dans le milieu marin. Le Canada sera en mesure d'adhérer au Protocole OPRC-HNS après avoir élaboré un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD qui satisfait aux exigences du Protocole.

Aux termes des lois fédérales et des accords internationaux, le gouvernement fédéral est responsable de mettre en œuvre des mesures visant à prévenir et à détecter des déversements provenant de navires dans le milieu marin canadien, en plus de se préparer et d'intervenir en conséquence. TC est l'organisme de réglementation responsable du Régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. TC établit les lignes directrices et le cadre réglementaire pour la préparation et l'intervention en cas de déversements

provenant de navires. Le Ministère est également chargé d'élaborer le régime de préparation et d'intervention visant les SNPD. La Garde côtière canadienne de Pêches et Océans Canada est l'organisme fédéral responsable qui intervient lorsqu'il y a des déversements; elle doit veiller à ce qu'une intervention adéquate ait lieu. L'Agence des services frontaliers du Canada fournit des services frontaliers intégrés qui appuient les priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique, et facilite la libre circulation des personnes et des marchandises légitimes, comme les hydrocarbures et les SNPD, pour que leur transport respecte les exigences législatives.

En 2014, le projet de loi C-3, *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*, est devenu une loi en vertu de laquelle le Canada a adopté la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (Convention SNPD) de l'OMI. La Convention SNPD établit un régime de responsabilité visant à indemniser les victimes en cas de déversements de SNPD en mer.

#### *Vérifications du CEDD*

Le commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) a effectué quatre vérifications ayant trait aux déversements d'hydrocarbures, de matières dangereuses et de substances nocives dans les eaux de 2010 à 2014. Les constatations et recommandations issues des vérifications sont présentées ci-dessous, accompagnées du thème général lié à chacune des constatations.

### **Rapport d'automne 2010 – Chapitre 1 – Les déversements [d'hydrocarbures] provenant de navires**

La vérification visait seulement les polluants provenant de navires et ne comprenait pas d'autres sources, par exemple les installations de forage pétrolier, les ports, les installations de manutention d'hydrocarbures et les sources terrestres. De plus, la vérification concernait seulement les activités de préparation et d'intervention et excluait les activités de prévention et de détection.

Les recommandations 1.32<sup>2</sup>, 1.42 et 1.79 visaient TC alors que la recommandation 1.61 concernait la Garde côtière canadienne mais exigeait l'apport de TC.

- **CONSTATATION** – Certaines évaluations des risques doivent être mises à jour.  
(Thème – Évaluations des risques)
  - **RECOMMANDATION 1.32**  
En mettant à profit les évaluations des risques réalisées à ce jour, Transports Canada et la Garde côtière canadienne devraient procéder à une évaluation des risques associés aux déversements d'hydrocarbures provenant de navires en bordure des trois côtes canadiennes. L'évaluation

---

<sup>2</sup> Représente le numéro assigné dans le rapport de vérification original du CEDD pour chacune des recommandations de vérification.

des risques devrait être réalisée de concert avec Environnement Canada et l'industrie du transport maritime.

Transports Canada et la Garde côtière canadienne devraient instaurer des processus prévoyant l'examen continu des risques et la mise à jour des évaluations des risques au besoin.

- CONSTATATION – Les plans de gestion des urgences ne sont pas tous à jour. (Thème – État de préparation pour les interventions)
  - RECOMMANDATION 1.42  
Pour obtenir l'assurance que les plans de gestion des urgences restent à jour, Transports Canada, la Garde côtière canadienne et Environnement Canada devraient établir des mécanismes visant l'examen régulier de leurs plans nationaux et régionaux et leur mise à jour, au besoin (par exemple, lorsqu'il y a des changements en ce qui touche les risques, la législation, les rôles et les responsabilités ou encore les leçons tirées des exercices ou des incidents graves).
  
- CONSTATATIONS – Il n'y a aucun régime national pour les déversements de produits chimiques provenant de navires; le Canada ne s'est pas doté d'un cadre officiel pour intervenir en cas de déversements de produits chimiques provenant de navires qui précise clairement les rôles et les responsabilités; de plus, les données sur le type et les quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses transportées par navire ne sont pas suffisamment détaillées pour répondre aux besoins du Ministère (TC). (Thème – Données relatives aux substances nocives et potentiellement dangereuses)
  - RECOMMANDATION 1.79  
Afin de faciliter l'élaboration d'un régime visant les substances nocives et potentiellement dangereuses au Canada, Transports Canada devrait prendre les mesures nécessaires pour garantir qu'il dispose de données adéquates sur le type et les quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses transportées par navire au Canada.
  
- CONSTATATION – Il n'y a aucun processus permettant de vérifier l'état de préparation de la Garde côtière canadienne. (Thème – État de préparation pour les interventions)
  - RECOMMANDATION 1.61  
Afin d'assurer l'état de préparation de la capacité d'intervention opérationnelle du gouvernement du Canada, la Garde côtière canadienne, avec la collaboration de Transports Canada, devrait vérifier périodiquement si elle est en mesure d'intervenir lors de déversements d'hydrocarbures provenant de navires (d'après des procédures et des critères prédéterminés).

---

**Rapport d'automne 2012 – Chapitre 1 – Les activités liées aux pétrole et au gaz  
extracôtiers dans l'Atlantique**

La vérification portait sur l'exploration des ressources pétrolières et gazières extracôtiers dans l'Atlantique. La recommandation 1.85 de la vérification visait TC. Les recommandations 1.72 et 1.84 exigeaient l'apport de TC.

- **CONSTATATION** – L'Office de Terre-Neuve-et-Labrador n'a pas obtenu une assurance suffisante que les exploitants sont prêts à intervenir de façon efficace en cas de déversements. (Thème – État de préparation pour les interventions)
  - **RECOMMANDATION 1.72**

Les offices [Office Canada—Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et Office Canada—Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers] devraient demander conseil à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne et aux partenaires internationaux en vue d'élaborer des approches permettant de faire vérifier par une tierce partie la capacité des organismes qui interviendraient en cas de déversements provenant d'installations pétrolières et gazières extracôtiers.
  - **CONSTATATION** – Les offices et les ministères fédéraux pouvant apporter leur soutien doivent en faire davantage pour se préparer à faire face à un déversement majeur d'hydrocarbures. (Thème – État de préparation pour les interventions)
    - Plans mal coordonnés
    - Ententes incomplètes entre les offices et les organismes fédéraux
    - Questions de compétence non résolues entre les entités
    - Mises à l'essai inadéquates
    - Manque d'outils d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures
  - **RECOMMANDATION 1.84**

Les offices [Office Canada—Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et Office Canada—Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers] devraient collaborer avec les ministères et les organismes fédéraux appropriés, et avec d'autres organisations au besoin, pour veiller à ce que les plans d'intervention individuels et collectifs en cas de déversement[s] majeur[s] [d'hydrocarbures] prévoient des ressources adéquates et soient bien coordonnés, bien définis et régulièrement mis à l'essai, individuellement et collectivement. Les plans devraient être assortis de protocoles d'entente à jour et efficaces conclus entre toutes les parties concernées.

- RECOMMANDATION 1.85

Ressources naturelles Canada, la Garde côtière canadienne, Transports Canada et Environnement Canada devraient travailler avec les offices et d'autres entités, au besoin, à établir et à clarifier les rôles et les responsabilités des ministères et organismes du gouvernement fédéral en cas de déversement[s] majeur[s] d'hydrocarbures, ainsi que les ressources qui seraient disponibles. Cela devrait comprendre un plan d'intervention coordonné.

### **Rapport d'automne 2012 – Chapitre 2 – Les garanties financières pour les risques environnementaux**

La vérification portait sur la gestion des risques des répercussions financières découlant des dommages environnementaux causés, en partie, par l'exploration des ressources pétrolières et gazières extracôtières et le transport maritime (déversements provenant de navires). La recommandation 2.66 visait TC.

- CONSTATATION – Transports Canada n'a pas mis à jour son évaluation des risques pour le transport maritime. (Thème – Évaluation des risques)

- RECOMMANDATION 2.66

Transports Canada devrait effectuer un examen exhaustif des risques liés au système de responsabilité et d'indemnisation en matière de transport maritime. L'examen devrait prendre en considération les capacités limitées d'intervention en cas de déversements [d'hydrocarbures] provenant de navires ainsi que l'augmentation prévue de la taille des pétroliers et des déplacements de navires transportant des substances nocives pour l'environnement dans les eaux canadiennes.

### **Rapport d'automne 2014 – Chapitre 3 – La navigation maritime dans l'Arctique canadien**

La vérification portait sur les déversements provenant de navires dans l'Arctique canadien et les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) provenant de navires au pays. La vérification excluait précisément les activités de préparation et d'intervention puisqu'elles étaient abordées dans le rapport de 2010 du CEDD. La vérification comprenait cependant « la surveillance et le contrôle du trafic maritime et des déversements ». La recommandation 3.73 visait TC.

- CONSTATATION – Aucun ministère ne possède de stratégie coordonnée pour le transport maritime sécuritaire dans l'Arctique. (Thème – Stratégie et vision à long terme pour l'Arctique)

- RECOMMANDATION 3.73

Transports Canada, de concert avec Pêches et Océans Canada, Environnement Canada et d'autres ministères et organismes fédéraux, ainsi que des partenaires et d'autres intervenants, s'il y a lieu, devrait diriger l'élaboration d'une stratégie et d'une vision à long terme pour le transport maritime sécuritaire dans l'Arctique. Ces travaux pourraient cadrer avec la Stratégie pour le nord du Canada et tirer profit des travaux

---

ministériels déjà en cours, comme l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord et le plan d'action pour le transport dans le Nord.

Depuis 2010, la gestion des déversements provenant de navires ne cesse d'évoluer. En 2012, le gouvernement fédéral a approuvé une initiative pluriannuelle afin de faire passer l'actuel régime canadien de prévention, de préparation et d'intervention à un niveau de classe mondiale. Cette initiative horizontale comprenait la participation d'Environnement et Changement climatique Canada, de Pêches et Océans Canada, de Ressources naturelles Canada et de TC. Le nom de l'initiative a subi des modifications au fil du temps; elle s'appelle dorénavant le Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes (SSCMNC) et comprend plus de 30 initiatives.

La mise sur pied d'un Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes représente l'une des initiatives lancées dans le cadre du SSCMNC. Ce comité a publié deux rapports. Le premier d'entre eux, publié en 2013, examinait le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires au sud du 60<sup>e</sup> parallèle. Le second rapport, publié en 2014, examinait la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversements dans l'Arctique (au nord du 60<sup>e</sup> parallèle) ainsi que la nécessité de se doter d'un système national pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD).

À la suite du changement de gouvernement en 2015, TC a commencé à élaborer une loi pour mettre en place un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. De plus, en se fondant sur des travaux antérieurs dans le cadre du SSCMNC, des rapports d'experts et des commentaires des intervenants, des collectivités autochtones et de la population, TC a mis au point une nouvelle stratégie en vue de renforcer la sécurité maritime sur les côtes canadiennes. En 2016, le ministre des Transports, de concert avec le premier ministre, a annoncé le Plan de protection des océans. Ce plan favorise la sécurité maritime et le transport maritime responsable, permet de protéger le milieu marin canadien et crée des partenariats plus forts avec les collectivités autochtones et côtières.

### **1.3. OBJECTIFS ET PORTÉE DE LA VÉRIFICATION**

Pour ce qui est des cinq recommandations visant TC qui ont été achevées, l'objectif de la vérification de suivi était de garantir que les plans d'action de la gestion (PAG) de TC :

- ont été mis en œuvre;
- sont suivis comme ils doivent l'être;
- donnent suite aux constatations issues de la première vérification.

Pour ce qui est de la seule recommandation visant TC qui n'a pas encore été achevée, la vérification a confirmé l'état actuel d'avancement des mesures prises pour y donner suite.

Par ailleurs, trois recommandations concernaient d'autres intervenants, mais nécessitaient l'apport de TC. Le Ministère n'était pas tenu de fournir des PAG pour ces recommandations;

l'objectif de la vérification de suivi était de confirmer que TC avait fourni l'apport exigé aux autres intervenants.

#### **1.4. CRITÈRES ET APPROCHE**

Les neuf recommandations découlant de la vérification du CEDD et visant Transports Canada constituent les critères pour la présente vérification.

La méthodologie générale repose sur des entretiens et des examens de documents.

Il est important de noter que l'équipe de l'Évaluation de TC a effectué un examen de mise en œuvre pangouvernemental du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, et que les équipes de la Vérification et de l'Évaluation ont travaillé en collaboration. Les constatations issues de la vérification de suivi et les résultats de l'évaluation fournissent au Ministère une évaluation globale des déversements provenant de navires au Canada.

#### **1.5. STRUCTURE DU RAPPORT**

Les neuf recommandations découlant de la vérification du CEDD ont été regroupées selon les thèmes suivants :

- Évaluations des risques;
- État de préparation pour les interventions;
- Données relatives aux substances nocives et potentiellement dangereuses;
- Stratégie et vision à long terme pour l'Arctique.

Par conséquent, plus d'un rapport du CEDD peut être reflété dans un thème. Nous décrivons chacune des recommandations telle qu'elle apparaissait dans le rapport du CEDD pertinent, accompagnée du plan d'action original du Ministère. Nous décrivons également nos attentes et notre évaluation, en plus d'un certain contexte permettant de cadrer notre évaluation, et un sommaire des domaines exigeant une plus grande attention, s'il y a lieu.

L'état selon la Sécurité maritime ou la Politique maritime tient compte de l'état actuel du plan d'action de la gestion comme le rapporte la Sécurité maritime ou la Politique maritime.

La Vérification interne a évalué l'état d'avancement selon les renseignements fournis par la Sécurité maritime ou la Politique maritime en utilisant l'échelle suivante :

---

<b>Évaluation de la mise en œuvre</b>	<b>Description</b>
Achevé	Tous les aspects de la recommandation découlant de la vérification ont été réalisés.
Sur la bonne voie	Certains aspects de la recommandation découlant de la vérification ont été réalisés, alors que les autres mesures à prendre feront l'objet d'une mise en œuvre d'ici la date d'échéance prévue.
Pas sur la bonne voie	La mise en œuvre de la recommandation ne progresse pas de la manière prévue et il se peut que l'échéance ne soit pas respectée.



<p><b>Plan d'action du Ministère relativement à la recommandation 2.66</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Définir la portée de l'examen et élaborer un plan pour le projet. 2) Tenir des discussions avec des administrations d'autres pays ayant des régimes semblables, comme les États-Unis, et produire un rapport analytique des comparaisons internationales. 3) Rédiger un document de travail préliminaire pour des consultations possibles avec l'industrie. 4) Consulter des intervenants clés de l'industrie. 5) Rédiger un rapport sur les consultations de l'industrie. 6) Rédiger un document présentant des options stratégiques. 7) Achever les options stratégiques.</li> </ul>	Achevé	Achevé
---	--------	--------

**Vérification interne attendue :**

- *La Sécurité maritime mènera une évaluation des risques ayant trait aux déversements d'hydrocarbures provenant de navires sur les trois côtes canadiennes.*
- *La Sécurité maritime se dotera de processus pour que les risques soient examinés de manière régulière et qu'une évaluation nationale des risques soit menée au moins une fois tous les dix ans.*
- *La Politique maritime mènera un examen exhaustif des risques du système de responsabilité et d'indemnisation en matière de transport maritime.*

**Évaluation de la Vérification interne**

*La Sécurité maritime a mené une évaluation des risques ayant trait aux déversements d'hydrocarbures provenant de navires sur les trois côtes canadiennes. La Sécurité maritime s'est dotée d'une politique pour que les risques soient revus de manière régulière et qu'une évaluation nationale des risques soit menée au moins une fois tous les dix ans. La Politique maritime a effectué un examen exhaustif des risques du système de responsabilité et d'indemnisation en matière de transport maritime. Par conséquent, les plans d'action de la gestion ont obtenu les résultats escomptés et ont donné suite aux constatations issues de la vérification initiale du CEDD en ce qui concerne les évaluations de risques.*

**Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.32 par la Vérification interne**

TC a assumé un rôle de chef de file en ce qui concerne la recommandation 1.32 et a confié à une entreprise professionnelle, en consultation avec la Garde côtière canadienne pendant tout le processus, l'évaluation nationale des risques ayant trait aux déversements provenant de navires sur les trois côtes canadiennes. L'évaluation nationale des risques a été divisée en deux phases (pour refléter les deux phases de l'examen du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes) : au sud du 60° parallèle et au nord du 60° parallèle. Les deux évaluations des risques portaient sur tous les déversements d'hydrocarbures provenant de navires, ainsi que sur les déversements de SNPD, sur les trois côtes canadiennes, et ont été publiées en novembre 2013 et en avril 2015, respectivement.

Selon la recommandation, des consultations devaient également être tenues avec Environnement Canada et l'industrie du transport. Pour que l'évaluation des risques soit achevée

à temps afin de servir à l'examen mené par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes sur le régime de préparation et d'intervention en cas de déversements par des navires, un processus consultatif complet n'a pas eu lieu. Le Ministère a plutôt sollicité la participation de spécialistes du domaine maritime, de certaines administrations portuaires ainsi que de plusieurs ministères gouvernementaux pour procéder à l'évaluation nationale des risques.

La recommandation demandait également que l'on examine les risques sur une base régulière et qu'une évaluation nationale des risques soit menée au moins une fois tous les dix ans. En 2015, TC a établi une politique qui prévoyait l'examen des risques à intervalles réguliers et l'évaluation nationale des risques au moins une fois tous les dix ans, à compter de la date de la dernière évaluation nationale des risques. La dernière évaluation nationale des risques a été achevée en 2013. La Sécurité maritime examinera la politique en 2018 (soit cinq ans avant la date d'échéance); des décisions seront alors prises concernant l'état actuel du régime visant les hydrocarbures et le financement pour entreprendre une évaluation nationale des risques.

***Observations pour appuyer la recommandation 2.66 de l'évaluation par la Vérification interne***

Un examen du régime de responsabilité et d'indemnisation a été achevé en février 2014. Il portait sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires du Canada et sur les améliorations nécessaires pour faire du régime canadien de responsabilité et d'indemnisation un système de classe mondiale. L'examen a également tenu compte des résultats de l'évaluation globale des risques. Les résultats du travail sur l'examen exhaustif des risques du système de responsabilité et d'indemnisation du transport maritime font partie du Plan de protection des océans annoncé par le gouvernement fédéral le 7 novembre 2016.

## 2.2. ÉTAT DE PRÉPARATION POUR LES INTERVENTIONS

### Recommandations

**1.42 – Les déversements [d'hydrocarbures] provenant de navires :** Pour obtenir l'assurance que les plans de gestion des urgences restent à jour, Transports Canada, la Garde côtière canadienne et Environnement Canada devraient établir des mécanismes visant l'examen régulier de leurs plans nationaux et régionaux et leur mise à jour, au besoin (p. ex., lorsqu'il y a des changements en ce qui touche les risques, la législation, les rôles et les responsabilités ou encore les leçons tirées des exercices ou des incidents graves).

**1.61 – Les déversements [d'hydrocarbures] provenant de navires :** Afin d'assurer l'état de préparation de la capacité d'intervention opérationnelle du gouvernement du Canada, la Garde côtière canadienne, avec la collaboration de Transports Canada, devrait vérifier périodiquement si elle est en mesure d'intervenir lors de déversements d'hydrocarbures provenant de navires (d'après des procédures et des critères prédéterminés).

**1.72 – Les activités liées aux pétrole et gaz extracôtiers dans l'Atlantique :** Les offices [Office Canada—Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et Office Canada—

Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers] devraient demander conseil à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne et aux partenaires internationaux en vue d'élaborer des approches permettant de faire vérifier par une tierce partie la capacité des organismes qui interviendraient en cas de déversements provenant d'installations pétrolières et gazières extracôtiers.

**1.84 – Les activités liées aux pétrole et gaz extracôtiers dans l'Atlantique :** Les offices [Office Canada—Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et Office Canada—Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers] devraient collaborer avec les ministères et les organismes fédéraux appropriés, et avec d'autres organisations au besoin, pour veiller à ce que les plans d'intervention individuels et collectifs en cas de déversement[s] majeur[s] [d'hydrocarbures] prévoient des ressources adéquates et soient bien coordonnés, bien définis et régulièrement mis à l'essai, individuellement et collectivement. Les plans devraient être assortis de protocoles d'entente à jour et efficaces conclus entre toutes les parties concernées.

**1.85 – Les activités liées aux pétrole et gaz extracôtiers dans l'Atlantique :** Ressources naturelles Canada, la Garde côtière canadienne, Transports Canada et Environnement Canada devraient travailler avec les offices et d'autres entités, au besoin, à établir et à clarifier les rôles et les responsabilités des ministères et organismes du gouvernement fédéral en cas de déversement[s] majeur[s] d'hydrocarbures, ainsi que les ressources qui seraient disponibles. Cela devrait comprendre un plan d'intervention coordonnée. (1.78–1.83)

	État selon	
	Sécurité maritime	Vérification interne
<p><b>Plan d'action du Ministère relativement à la recommandation 1.42</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports Canada reconnaît la nécessité de posséder des plans de gestion des urgences à jour. À cette fin, il a mis à jour en 2010 son plan national de préparation en matière de prévention et d'intervention environnementale (TP 13585).</li> <li>• Transports Canada compte examiner et mettre à jour ce plan annuellement pour y inclure les changements concernant les risques, la législation, les rôles et les responsabilités et/ou les leçons apprises des exercices ou des incidents graves.</li> </ul>	Achevé	Achevé
<p><b>Plan d'action du Ministère relativement à la recommandation 1.61</b></p>	S.O.	S.O.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette recommandation visait la Garde côtière canadienne. Transports Canada devait fournir au besoin un apport à la Garde côtière canadienne, ce qui a été fait.</li> </ul>		
<p><b>Plan d'action du Ministère relativement à la recommandation 1.72</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette recommandation visait les offices des hydrocarbures. Transports Canada devait fournir au besoin un apport aux offices. Le Ministère est prêt à fournir ces renseignements sur demande.</li> </ul>	S.O.	S.O.
<p><b>Plan d'action du Ministère relativement à la recommandation 1.84</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette recommandation visait les offices des hydrocarbures. Transports Canada devait fournir au besoin une aide aux offices et il l'a fait.</li> </ul>	S.O.	S.O.
<p><b>Plan d'action du Ministère relativement à la recommandation 1.85</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ressources naturelles Canada est l'organisme gouvernemental responsable des activités pétrolières et gazières extracôtières. Transports Canada possède une expérience du régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires. Transports Canada continuera à travailler avec des partenaires fédéraux clés et les offices pour définir clairement les rôles et les responsabilités en ce qui concerne les déversements causés par des activités extracôtières ainsi que pour revoir les plans d'intervention en cas d'urgence. Cette collaboration se concrétise dans le cadre du mandat du Comité interministériel sur la pollution marine au niveau des directeurs généraux (CIPM-DG).</li> <li>• Transports Canada s'est engagé à prendre part aux exercices de Ressources naturelles Canada et des offices en fournissant de l'aide, au besoin, pour concevoir et mener à bien ces exercices et pour offrir une contribution opérationnelle au commandant sur place du ministère responsable.</li> </ul>	Achevé	Achevé

**Vérification interne attendue :**

- La Sécurité maritime établira des processus pour examiner les plans nationaux et régionaux de manière régulière et les mettra à jour, au besoin.
- La Sécurité maritime fournira des commentaires et des avis à la Garde côtière canadienne et aux offices des hydrocarbures.
- TC travaillera avec les offices des hydrocarbures pour s'assurer que les plans d'intervention individuels et collectifs pour des déversements majeurs d'hydrocarbures prévoient des

ressources adéquates et sont bien coordonnés, bien définis et régulièrement mis à l'essai, et que les protocoles d'entente sont à jour.

- TC travaillera avec les offices et d'autres intervenants, au besoin, à établir et à clarifier les rôles et les responsabilités des ministères et organismes fédéraux en cas de déversements majeurs d'hydrocarbures, ainsi que les ressources qui seraient disponibles.

### **Évaluation de la Vérification interne**

Depuis 2010, TC a mis à jour au besoin son Plan national de préparation en matière de prévention et d'intervention environnementale. TC a travaillé avec les offices des hydrocarbures à renforcer les plans d'intervention. Les protocoles d'entente avec les offices sont à jour. TC a également travaillé avec les principaux ministères fédéraux à clarifier les rôles et les responsabilités et fournir des commentaires d'une perspective opérationnelle.

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, il n'était pas nécessaire que TC se dote de PAG officiels pour répondre aux recommandations 1.61 et 1.72. TC a fourni un apport à la Garde côtière canadienne et est prêt à fournir des renseignements aux offices des hydrocarbures sur demande.

En général, les PAG qui ont été élaborés ont obtenu les résultats escomptés et ont répondu aux constatations découlant de la vérification originale du CEDD en ce qui a trait à l'état de préparation pour les interventions.

### **Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.42 par la Vérification interne**

Le Plan national de préparation en matière de prévention et d'intervention environnementale du Ministère élaboré en 2012 est un document en constante évolution qui est revu annuellement et mis à jour au besoin. Selon les modifications cernées par Environnement Canada, le plan aurait dû être mis à jour encore une fois en 2014, mais ne l'a pas été. L'omission a toutefois été remarquée depuis, et le plan a fait l'objet d'une mise à jour en juin 2016. Le Ministère a également déterminé qu'il serait possiblement nécessaire de mettre à jour le plan encore une fois en fonction de la planification de l'intervention sectorielle, laquelle a fait l'objet d'un projet pilote dans quatre secteurs au Canada<sup>3</sup> jusqu'au 31 mars 2017. Dans le cadre du Plan de protection des océans, TC examinera les leçons apprises dans le cadre du projet pilote de la planification de l'intervention sectorielle et participera à un nouveau projet pilote de planification de l'intervention régionale dans le nord de la Colombie-Britannique. Une fois que l'analyse sera terminée, le Ministère sera en mesure de déterminer si une autre mise à jour du plan est requise.

### **Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.61 par la Vérification interne**

TC a fourni un apport dans le cadre de la vérification périodique par la Garde côtière canadienne de sa préparation pour intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires (d'après des procédures et des critères prédéterminés). Les deux ministères ont collaboré

---

<sup>3</sup> Initiative de planification d'intervention localisée : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pil-4473.html>

étroitement en ce qui a trait à l'élaboration et aux investissements à réaliser dans le cadre du Plan de protection des océans.

**Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.72 par la Vérification interne**

Le Ministère est prêt à fournir des renseignements aux offices sur demande relativement à la façon de concevoir une approche permettant de faire vérifier par une tierce partie la capacité des organismes qui interviendraient en cas de déversements provenant d'installations pétrolières et gazières extracôtières.

**Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.84 par la Vérification interne**

TC a travaillé avec les offices des hydrocarbures à renforcer leurs plans d'intervention. Les protocoles d'entente sont à jour pour Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers.

**Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.85 par la Vérification interne**

TC a pris part à des séances d'information et à des exercices sur les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral en cas de déversements et sur les approches prévues pour intervenir en cas d'urgence dans les régions extracôtières.

**2.3. DONNÉES RELATIVES AUX SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES**

<b>Recommandation</b>		
<p><b>1.79 – Les déversements [d'hydrocarbures] provenant de navires :</b> Afin de faciliter l'élaboration d'un régime visant les substances nocives et potentiellement dangereuses au Canada, Transports Canada devrait prendre les mesures nécessaires pour garantir qu'il dispose de données adéquates sur le type et les quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses transportées par navire au Canada.</p>		
<b>Plan d'action du Ministère</b>	<b>État selon</b>	
	<b>Sécurité maritime</b>	<b>Vérification interne</b>
<p><i>L'accès à des renseignements détaillés et à jour sur les produits transportés par navire est essentiel pour la préparation en cas d'incident causé par un navire. L'accès à de tels renseignements permet d'intervenir rapidement et efficacement, en minimisant ainsi les effets néfastes sur l'environnement et la population environnante. À l'heure actuelle, de l'information sur le transport des substances nocives et potentiellement dangereuses dans les eaux canadiennes n'est pas facilement accessible, ce qui limite la capacité de Transports Canada de remédier efficacement au rejet de matières dangereuses en milieu marin.</i></p>		

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports Canada collaborera avec des ministères et des organismes clés (notamment l'Agence des services frontaliers du Canada, Statistique Canada et la Garde côtière canadienne) en vue d'élaborer les procédures et les systèmes nécessaires pour que les intervenants d'urgence aient accès à des renseignements en temps quasi réel sur tous les produits nocifs et potentiellement dangereux transportés par navire dans les eaux canadiennes.</li> </ul>	<b>Achevé</b>	<b>Achevé</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compte tenu du fait que l'Agence des services frontaliers du Canada et la Garde côtière canadienne ont déjà des systèmes et des procédures en place pour obtenir le manifeste de cargaison et les données d'un navire, Transports Canada amorcera les discussions d'ici le printemps 2011 et demandera leur collaboration pour adapter les données et les rendre disponibles au régime proposé de préparation et d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses.</li> </ul>	<b>Achevé</b>	<b>Achevé</b>

**Vérification interne attendue :**

- TC prendra les mesures nécessaires pour s'assurer qu'il possède des données suffisantes sur le type et les quantités de SNPD transportées par navire au Canada.

**Évaluation de la Vérification interne**

*Le plan d'action de la gestion rédigé en 2010 pour répondre à la recommandation 1.79 ne fait pas clairement la distinction entre les rôles et les responsabilités de TC en cas d'incidents et son rôle par rapport à l'élaboration d'un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD.*

*TC, en collaboration avec d'autres ministères, a élaboré le cadre réglementaire nécessaire pour que les intervenants d'urgence aient accès à des renseignements en temps quasi réel relativement à tous les produits nocifs et potentiellement dangereux transportés par navire dans les eaux canadiennes.*

*De plus, TC a élaboré le cadre et les processus réglementaires nécessaires pour veiller à ce qu'il ait les données appropriées sur le type et la quantité de SNPD transportées par navire au Canada. Bien que les processus d'acquisition des données aient été élaborés, ils n'ont pas encore été entièrement mis en œuvre. En allant de l'avant avec le nouveau Plan de protection des océans, le Ministère compte réévaluer ses besoins en matière de données afin d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD.*

---

**Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 1.79 par la Vérification interne****Intention générale du plan d'action de la gestion d'origine**

Les représentants de TC reconnaissent que le plan d'action de la gestion de 2010 ne faisait pas la distinction entre le rôle de Transports Canada en cas d'incidents et son rôle dans l'établissement des besoins pour les données en vue d'appuyer la mise sur pied d'un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD.

Le plan d'action aurait dû indiquer que le Ministère joue un rôle de nature réglementaire et non de premier intervenant. Le rôle de premier intervenant est assumé par la Garde côtière canadienne, qui doit obtenir des renseignements sur l'incident rapidement en vue d'intervenir. La Garde côtière canadienne ne reçoit pas d'information liée aux incidents de la part de TC puisque le Ministère n'est pas responsable de fournir de tels renseignements aux intervenants en cas d'urgence. Toutefois, quand des incidents se produisent, la haute direction de TC doit être informée en temps utile.

La direction de la Sécurité maritime a informé l'équipe de Vérification que le plan d'action de 2010 avait pour objectif de s'assurer que toutes les exigences légales nécessaires sont respectées afin de saisir des données sur le transport des cargaisons de SNPD.

Le plan d'action aurait également dû expliquer que pour créer et maintenir un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD, le Ministère a seulement besoin d'avoir des données sur les SNPD de manière régulière, mais non urgente. De plus, TC ne comptait pas établir un seul système d'information pour toutes les parties. L'objectif était plutôt de donner au Ministère un accès à des données sur une base régulière afin de contribuer à la mise sur pied d'un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD.

**Accéder à de l'information en temps quasi réel pour les intervenants en cas d'urgence et pour la haute direction de TC**

Le capitaine du navire, son agent, un représentant autorisé ou un transporteur doit divulguer le transport de toutes les cargaisons, y compris les SNPD, dans les eaux canadiennes, selon les lois en vigueur. L'annexe A énumère les principales exigences légales.

*Intervenants en cas d'urgence*

Les intervenants en cas d'urgence peuvent avoir accès à de l'information de plusieurs façons :

- En premier lieu, de l'équipage du navire (rapports sur les lieux), en toute circonstance (à moins qu'il n'y ait un incident majeur sans survivants).
- De l'administration portuaire si le navire se trouve au port.

- La Garde côtière canadienne a un accès immédiat à des renseignements par l'entremise du Système de gestion de trafic maritime<sup>4</sup> (SGTM). Il est obligatoire pour les navires de fournir ces renseignements avant de quitter un port canadien ou d'y accoster.

#### *Information en temps utile fournie à la haute direction de Transports Canada*

La communication et l'échange d'information sont des éléments essentiels à la gestion de tout incident. Afin de remédier efficacement au rejet de matières dangereuses ou de toute autre substance, TC a mis en place un processus de notification interne<sup>5</sup> pour avoir accès en temps quasi réel à de l'information sur le type et les quantités de SNPD impliquées. Le processus de notification est divisé en deux volets : des renseignements provenant des Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou d'autres sources<sup>6</sup>, et des renseignements issus du Centre d'intervention de TC. Le Ministère a également établi des critères de notification pour les incidents maritimes exigeant une notification immédiate ou non urgente<sup>7</sup>. Malgré la mise en place de ces processus, des incidents récents ont mis en lumière le fait que les procédures de notification ne sont pas toujours suivies. Quelques problèmes qui sont survenus plusieurs fois ont freiné la possibilité de fournir en temps utile des renseignements sur les situations aux hauts dirigeants chargés de prendre des décisions stratégiques. Comme prochaine étape, la haute direction a demandé qu'un examen du processus de notification et des activités connexes soit effectué<sup>8</sup>.

#### **Accéder à de l'information pour que TC puisse mettre sur pied un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD**

Conformément à ce qui a été mentionné précédemment, l'intention du plan d'action de gestion en 2010 était d'assurer que toutes les obligations juridiques nécessaires soient en place pour la collecte des données appropriées sur le type et la quantité de SNPD (conformément à la Convention SNPD de 2010<sup>9</sup>) transportées par navire au Canada.

---

<sup>4</sup> <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-89-98/> et, plus précisément, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-89-99/> et <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-127/>

<sup>5</sup> Ébauche du processus de notification générale de la Sécurité maritime, octobre 2014

<sup>6</sup> Les autres sources peuvent comprendre l'équipage d'un navire, l'administration portuaire et les Centres des opérations de sécurité maritime (COSM) de la Garde côtière canadienne. Les trois COSM recueillent et analysent de grandes quantités d'information, y compris des renseignements sur le type, la quantité et la description des SNPD à bord des navires. Toute l'information sur les navires est recueillie et conservée par les COSM pour diffusion ultérieure. <http://www.tc.gc.ca/fra/suretamaritime/operationnel-269.html>

<sup>7</sup> Critères de notification immédiate et des incidents de la Sécurité maritime, février 2015

<sup>8</sup> Intervention en cas d'urgence à Transports Canada, présentation au CGX, le 6 février 2017

<sup>9</sup> Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses

---

Le Ministère a choisi de se fonder en partie sur l'information qui sera recueillie dans le cadre du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*<sup>10</sup> sur les mouvements des bâtiments et des cargaisons dans les eaux canadiennes.

À l'appui des exigences en matière de rapports du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, TC est en train d'élaborer un nouveau système électronique de rapports, appelé la base de données des statistiques sur les ports d'origine et de destination maritimes (SPODM), à titre de sondage économique sur le secteur maritime au Canada. La base de données des SPODM reçoit de l'information de l'Agence des services frontaliers du Canada (dans le cas des importations et des exportations) ou directement des exploitants maritimes (dans le cas des mouvements de bâtiments et de cargaisons à l'intérieur du pays).

La direction a indiqué que la base de données des SPODM n'avait pas encore entièrement été mise en œuvre étant donné que ce ne sont pas toutes les parties qui produisent des rapports. Dans le cadre du nouveau Plan de protection des océans, le Ministère a toutefois l'intention de réévaluer ses besoins en matière de données pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'un régime de préparation et d'intervention visant les SNPD. La direction a indiqué qu'une fois que ses besoins en matière de données auront été confirmés, elle veillera à ce que tous les processus soient entièrement opérationnels afin de recueillir les renseignements requis.

TC a également rendu obligatoire l'établissement de rapports par les réceptionnaires de cargaisons maritimes de SNPD en vrac en vertu du *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*<sup>11</sup> en 2016. Comme ce règlement est entré en vigueur en décembre 2016, les premiers rapports seront seulement reçus à compter de février 2018.

Compte tenu des exigences obligatoires en matière de rapports du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* et du *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*, le Ministère a mis en œuvre les obligations juridiques nécessaires pour veiller à ce qu'il soit en mesure de recueillir les données appropriées sur les SNPD transportées par navire au Canada.

---

<sup>10</sup> *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, dernière modification le 1<sup>er</sup> avril 2015, article 15.1 et annexe III, <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-96-334.pdf>, et sa modification <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-12-17/html/sor-dors285-fra.php>

<sup>11</sup> *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*, <http://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2016-307/TexteCompleet.html>

## 2.4. STRATÉGIE ET VISION À LONG TERME POUR L'ARCTIQUE

<b>Recommandation</b>		
<p><b>3.73 – La navigation maritime dans l'Arctique canadien :</b> Transport Canada, de concert avec Pêches et Océans Canada, Environnement Canada et d'autres ministères et organismes fédéraux, ainsi que des partenaires et d'autres intervenants, s'il y a lieu, devrait diriger l'élaboration d'une stratégie et d'une vision à long terme pour le transport maritime sécuritaire dans l'Arctique. Ces travaux pourraient cadrer avec la Stratégie pour le nord du Canada et tirer profit des travaux ministériels déjà en cours, comme l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord et le plan d'action pour le transport dans le Nord.</p>		
<b>Plan d'action du Ministère</b>	<b>État selon</b>	
	<b>Politique maritime</b>	<b>Vérification interne</b>
<p>1. Les ministères fédéraux [Transports Canada (TC), le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et Environnement Canada] évalueront les recommandations de la vérification de la navigation maritime dans l'Arctique canadien effectuée par le commissaire à l'environnement et au développement durable ainsi que celles du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes au nord du 60° parallèle.</p>	<b>Achevé</b>	<b>Achevé</b>
<p>2. TC et le MPO procéderont au travail analytique et à la mobilisation des intervenants et des organisations autochtones afin d'éclairer l'élaboration et la mise en œuvre opérationnelle de l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord.</p>	<b>Achevé</b>	<b>Achevé</b>
<p>3. En prenant en considération les résultats issus des étapes ci-dessus et en se fondant sur les travaux de l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord, TC collaborera avec d'autres ministères afin d'identifier des améliorations possibles en matière de réglementation, de service, d'information environnementale et d'infrastructure qui appuieront l'élaboration d'une approche intégrée à long terme pour le transport maritime dans les eaux de l'Arctique canadien.</p>	<b>Achevé</b>	<b>Achevé</b>

**Vérification interne attendue :**

- TC dirigera l'élaboration d'une stratégie et d'une vision à long terme pour le transport maritime sécuritaire dans l'Arctique.

**Évaluation de la Vérification interne**

TC a dirigé l'élaboration d'une stratégie et d'une vision à long terme pour le transport maritime sécuritaire sur toutes les côtes canadiennes avec l'annonce du Plan de protection des océans. Le plan comprend une stratégie et une vision à long terme pour le transport sécuritaire dans l'Arctique, y compris la mise en œuvre de corridors de transport dans l'Arctique et de nouveaux investissements importants pour assurer un réapprovisionnement plus sécuritaire, plus efficace et plus respectueux de l'environnement des collectivités dans l'Arctique. Encore plus important, la stratégie prévoit que le régime de transport maritime dans l'Arctique jouera un rôle significatif pour les collectivités inuites. Par conséquent, les PAG ont obtenu les résultats escomptés et ont répondu à la constatation issue de la vérification initiale du CEDD relativement à l'élaboration d'une stratégie et d'une vision à long terme pour l'Arctique.

**Observations pour appuyer l'évaluation de la recommandation 3.73 par la Vérification interne**

La plus récente mise à jour a été achevée en avril 2016 lorsque la Politique maritime a indiqué que ce PAG était « sur la bonne voie ». Pendant la vérification, la Politique maritime a avisé que le PAG était maintenant achevé. Les recommandations issues du rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes au nord du 60° parallèle ont contribué à l'élaboration du Plan de protection des océans. La participation d'autres ordres de gouvernement et d'intervenants (notamment des organisations autochtones) s'est amorcée en mars 2016 afin de valider les constatations et les recommandations du second rapport du Comité d'experts. Ces séances de consultations ont été tenues à la grandeur du Canada, y compris dans le Nord (Iqaluit et Yellowknife), et ont également permis de valider le concept des corridors de transport maritime dans le Nord. Les renseignements recueillis lors des séances de consultations qui ont eu lieu en mars 2016 ont servi à l'élaboration d'une approche à long terme pour le transport maritime dans l'Arctique.

TC a achevé l'identification préliminaire des corridors de transport maritime dans le Nord. Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a mobilisé des représentants territoriaux et des membres de la communauté du transport maritime pour ce qui est des corridors préliminaires.

TC a collaboré avec d'autres ministères gouvernementaux en vue de contribuer à la mise au point d'une approche intégrée et à long terme visant le transport maritime dans les eaux de l'Arctique canadien. Le Ministère a annoncé le Plan de protection des océans en novembre 2016. Le Plan de protection des océans comprend une initiative destinée à mettre sur pied un régime de transport sécuritaire pour l'Arctique et à accroître la participation des Autochtones et des populations locales. Le plan, dont la mise en œuvre commencera en 2017, a été élaboré en s'appuyant sur les travaux menés au cours des deux dernières années entre les collectivités autochtones et côtières et divers programmes gouvernementaux.

### **3. CONCLUSION**

Nous avons conclu que le Ministère a entièrement appliqué ses PAG à l'égard de toutes les recommandations de la vérification formulées à l'intention de TC.

En ce qui a trait aux trois recommandations formulées à l'intention d'autres intervenants qui nécessitaient l'apport de TC, le Ministère a fourni ou est prêt à fournir tous les renseignements et l'aide nécessaires sur demande.

#### 4. ANNEXE A : RÉSUMÉ DES PRINCIPALES EXIGENCES LÉGALES POUR LA DIVULGATION DU TRANSPORT DE CARGAISONS, Y COMPRIS DE SNPD

- I. Selon les *Exigences relatives à la transmission des données préalables au chargement à l'arrivée et à la déclaration dans le mode maritime*, toutes les marchandises qui sont importées, en transit au Canada ainsi que les marchandises restant à bord doivent être déclarées à l'Agence des services frontaliers du Canada au premier port d'arrivée au Canada. Conformément au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* (paragraphe 14(1)), le transporteur doit fournir les renseignements suivants :
  - a. S'il y a un conteneur à bord, au moins quatre-vingt-seize heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée;
  - b. S'il n'y a pas de conteneur à bord, au moins vingt-quatre heures avant l'heure prévue d'arrivée du bateau à son port d'arrivée<sup>12</sup>.
- II. Conformément au *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), tout expéditeur de cargaisons destinées à être chargées dans les eaux canadiennes doit fournir l'information pertinente sur ses cargaisons. De tels renseignements sont confirmés par écrit dans le document de transport approprié<sup>13</sup>.
- III. Aux termes de la partie V (Services de navigation), plus particulièrement de l'article 126 de la LMMC 2001, il est interdit au bâtiment d'entrer dans une zone de Services de trafic maritime (STM), d'en sortir ou d'y naviguer sans autorisation au préalable<sup>14</sup>.
- IV. Lorsqu'une autorisation est requise pour entrer dans une zone STM, elle doit être obtenue 24 heures avant d'entrer dans la zone en question<sup>15</sup>.
- V. Aux termes du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, l'exploitant maritime doit fournir au ministère des Transports des renseignements sur les éléments suivants :
  - a) la nature et le type de ses activités, notamment :
    - (i) la masse et la description de la cargaison transportée,

<sup>12</sup> <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d3/d3-5-1-fra.html>

<sup>13</sup> <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-128/>

<sup>14</sup> <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/page-15.html>

<sup>15</sup> <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-89-98/> et, plus précisément, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-89-99/> et <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-127/>

(ii) dans le cas du transport de marchandises dangereuses, le numéro ONU attribué aux marchandises par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses, etc.<sup>16</sup>

Tous les transporteurs canadiens doivent déclarer ces renseignements au moyen du système de déclaration électronique de TC.

- VI. Aux termes du *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*, le réceptionnaire qui reçoit, au cours d'une année civile, une cargaison donnant lieu à contribution d'un type et d'une quantité ci-après déposée auprès du ministre, au plus tard le 28 février de l'année civile suivante, une déclaration de renseignements relatifs à cette cargaison :
- a. les gaz naturels liquéfiés visés au paragraphe 2b) de l'article 16 de la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, quelle que soit la quantité;
  - b. les gaz de pétrole liquéfiés visés au paragraphe 2c) de l'article 16 de la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, en une quantité qui dépasse 17 000 tonnes métriques;
  - c. toute substance nocive et potentiellement dangereuse visée aux paragraphes 5a)(ii), (iii), (v), (vi) et (vii) de l'article premier de la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, en une quantité qui dépasse 17 000 tonnes métriques.

Le réceptionnaire qui reçoit, au cours d'une année civile, une cargaison donnant lieu à contribution qui est constituée d'hydrocarbures visés au paragraphe 1a)(ii) de l'article 19 de la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses en une quantité qui dépasse 17 000 tonnes métriques dépose auprès de l'administrateur, au plus tard le 28 février de l'année civile suivante, une déclaration de renseignements relatifs à cette cargaison.

La déclaration de renseignements susmentionnée comprend les renseignements suivants :

- a. le nom du réceptionnaire, ainsi que ses adresses postale et électronique et ses numéros de téléphone et de télécopieur;
- b. le type de cargaison donnant lieu à contribution et la quantité totale de chaque type de cargaison à contribution qui a été reçue durant l'année civile en cause;
- c. si le réceptionnaire a reçu une cargaison donnant lieu à contribution en tant que mandataire pour le compte d'un mandant, le nom du mandant, le type de cargaison et la quantité reçue;
- d. si le réceptionnaire a reçu une cargaison donnant lieu à contribution par l'entremise d'un mandataire, le nom du mandataire, le type de cargaison et la quantité reçue;
- e. le cas échéant, le nom et l'adresse des personnes associées ayant reçu une cargaison donnant lieu à contribution.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-334/> et sa version modifiée, <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-12-17/html/sor-dors285-fra.php>

<sup>17</sup> <http://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2016-307/TexteComplet.html>