

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

L'honorable Ken McDonald  
Président, Comité permanent des pêches et des océans  
Chambre des communes  
Ottawa, Ontario  
K1A 0A6

Cher collègue,

C'est avec plaisir que je réponds, au nom du gouvernement du Canada, aux recommandations formulées par le Comité permanent des pêches et des océans dans son sixième rapport intitulé : *Déversements de conteneurs de cargaison maritimes*, déposé devant la Chambre des communes le 6 octobre 2022.

La plus grande priorité du gouvernement du Canada dans le secteur maritime est la sécurité des Canadiens et des Canadiennes, de leurs collectivités et du milieu marin. Dans le cadre du Plan de protection des océans, qui a récemment été renouvelé au moyen d'un financement supplémentaire de 2 milliards de dollars sur neuf ans, le gouvernement a investi dans la recherche scientifique et le développement de nouvelles solutions opérationnelles pour améliorer son intervention en cas d'incidents maritimes, y compris les déversements de conteneurs maritimes. De ce financement de 2 milliards de dollars, 890,3 millions de dollars sont prévus pour renforcer la prévention des incidents maritimes, la préparation à de tels incidents ainsi que l'intervention et le rétablissement en cas de tels incidents.

Poursuivant le travail entamé lors de la première phase du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada :

- Fera des consultations et travaillera à la création d'un système national coordonné d'intervention en cas de pollution, peu importe l'emplacement et le type de marchandise déversé;
- Mettra sur pied un réseau national d'intervenants d'urgence formés auprès de divers ordres du gouvernement, des peuples autochtones et des collectivités côtières pour renforcer les capacités d'intervention en cas d'urgence maritime, en particulier dans les collectivités éloignées;
- Proposera des modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour renforcer la préparation du Canada aux déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses provenant de bâtiments et permettra la création de règles pour les services d'urgence, comme les sauvetages maritimes et les services de lutte contre les incendies; et
- Mettra en œuvre une approche nationale à long terme concernant le remorquage d'urgence, laquelle prévoira des options quant aux meilleurs moyens de répondre aux besoins en remorquage d'urgence dans les eaux canadiennes.

Au nom du gouvernement du Canada, j'aimerais remercier les membres du Comité permanent et son personnel pour la préparation de ce rapport, de même que les nombreux témoins pour leurs importantes contributions à l'égard de la sécurité maritime au Canada.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Omar Alghabra'.

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député  
Ministre des Transports

*Pièce jointe*

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p><b>1.</b></p>	<p>Que le ministère des Pêches et des Océans mette en œuvre un plan de surveillance et de gestion des débris marins qui traite adéquatement toutes les formes de débris marins ayant une incidence sur les côtes</p> <p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance de surveiller et de gérer les débris marins, selon la nature et la source des débris, et selon les mandats et les pouvoirs des ministères et organismes fédéraux.</p> <p>Selon la <i>Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux</i> (Loi), la Garde côtière canadienne (GCC) peut s'occuper des bâtiments et des épaves qui présentent ou risquent de présenter un danger, situés dans les eaux canadiennes et dans la zone économique exclusive du Canada (c.-à-d., entre 12 et 200 miles marins du littoral canadien). La CCG a pour mandat de prendre toutes les mesures nécessaires pour résoudre la situation de danger et doit tenir les propriétaires des bâtiments responsables des dommages et des frais qui en découlent. Selon cette Loi, le propriétaire est responsable de localiser et de nettoyer les débris marins laissés par le bâtiment dangereux pendant une période de six ans.</p> <p>La Stratégie zéro déchet de plastique du gouvernement du Canada définit les rôles du ministère des Pêches et des Océans (MPO) et d'autres ministères en ce qui concerne les débris marins. Le MPO est responsable des sources de débris marins liés à la pêche, Transports Canada est responsable des débris marins provenant de la navigation et des navires, et Environnement et Changement climatique Canada est responsable des sources terrestres de débris marins. Dans le cadre de la Stratégie zéro déchet de plastique, ces trois ministères travaillent en étroite collaboration pour veiller à ce que des efforts et des progrès soient réalisés afin de prévenir et d'atténuer les répercussions de toutes les sources de débris marins.</p> <p>Les engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés (« engins fantômes ») contribuent de façon importante aux débris marins. Ils sont dommageables pour l'environnement marin, les stocks de poisson et les espèces à risque. Les conditions météorologiques difficiles, les accrochages sous la surface, la coupe accidentelle des lignes par la circulation</p>

		<p>maritime, les interactions avec les engins de pêche, la négligence et la pêche illégale peuvent être à l'origine des engins fantômes. Le MPO a instauré une exigence de déclaration obligatoire des engins perdus pour tous les pêcheurs afin de pouvoir déterminer avec précision la quantité d'engins fantômes dans les eaux canadiennes. Depuis 2019, le signalement des engins perdus est une obligation légale au titre du paragraphe 22(1) du <i>Règlement de pêche (dispositions générales)</i>, et le défaut de se conformer à cette condition de permis peut faire l'objet d'une amende, comme le prévoit le paragraphe 43.4(1) de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>Le MPO s'est engagé à moderniser les activités de pêches nationales et le régime de réglementation, avec comme grande priorité la prévention et la réduction de la pollution marine par les engins fantômes. Dans le cadre de cet engagement, le MPO bonifiera le Programme sur les engins fantômes en apportant des améliorations à la collecte de données et aux systèmes de signalement des engins perdus et récupérés, en effectuant un examen de la réglementation et en faisant la promotion de pratiques exemplaires et d'engins de pêche durables. Il établira également un plan d'action canadien sur les engins fantômes d'ici 2027.</p>
2.	<p>Que le gouvernement du Canada investisse dans la recherche et la surveillance afin de comprendre les impacts du polystyrène et d'autres plastiques qui se retrouvent dans nos océans et d'améliorer la façon dont ces produits sont retirés afin de prévenir les dommages écologiques</p>	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation, et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que la pollution par le plastique est un enjeu environnemental et économique important, pour lequel il faut agir rapidement. Par conséquent, le gouvernement met en œuvre un plan complet pour réduire la pollution plastique d'origine terrestre et aquatique et faire la transition vers des systèmes circulaires et durables, qui maintiennent les plastiques dans l'économie et loin de l'environnement.</p> <p>Le plan repose sur des données probantes, et nécessite l'avancement continu de la science et l'échange de renseignements pour renforcer l'interface science-politique et orienter les interventions futures. La nécessité d'obtenir des données scientifiques rigoureuses et précises et d'avoir une meilleure compréhension de la pollution plastique se reflète dans les engagements pris par le gouvernement du Canada dans la Charte sur les plastiques</p>

	<p>dans les océans, ainsi que dans la Stratégie pancanadienne visant l'atteinte de zéro déchet de plastique et son plan d'action.</p> <p>Le gouvernement du Canada mène et soutient des travaux de recherche et de surveillance visant à mieux comprendre la pollution plastique dans l'environnement et ses effets sur la faune et la santé des écosystèmes, de même que les potentiels effets des microplastiques sur la santé humaine. Le gouvernement recueille également des données complémentaires sur l'économie du plastique, et en fait rapport.</p> <p>En 2019, le gouvernement a lancé le Programme scientifique canadien sur les plastiques (PSCP), élaboré en consultation avec des chercheurs et des experts du pays, pour définir les priorités en matière de recherche dans la chaîne de valeur des plastiques. Se fondant sur les lacunes sur le plan des connaissances déterminées dans le cadre du PSCP et de <i>l'Évaluation scientifique de la pollution plastique (2020)</i>, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Santé Canada, Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada ont injecté plus de 10 millions de dollars dans 39 projets de recherche sur les effets écotoxicologiques et les effets sur la santé humaine des plastiques, de même que sur l'élaboration de méthodes et de normes pour la détection des plastiques. Le financement a été versé par l'intermédiaire de différents programmes, y compris le programme La science des plastiques pour un avenir plus propre, l'Initiative visant à accroître les connaissances sur la pollution plastique et le Programme de lutte contre les contaminants dans le Nord.</p> <p>De plus, par l'intermédiaire de l'Initiative zéro déchet de plastique d'ECCC, le gouvernement a appuyé des projets visant à faire avancer la science communautaire et à évaluer la pollution plastique, à éliminer la pollution plastique des rives et près des rives et à mettre à l'essai, à déployer et à évaluer différents dispositifs pour récupérer les déchets. De 2018-22, les projets ont permis le retrait de plus de 325 tonnes de déchets de l'environnement et le déploiement de plus de 60 dispositifs de récupération et d'élimination.</p> <p>Dans le budget de 2022, le gouvernement a réitéré son engagement de lutter contre la pollution plastique et d'éliminer les déchets</p>
--	---

		<p>plastiques en investissant 183,1 millions de dollars sur cinq ans dans cet enjeu prioritaire. Cet investissement vise notamment le soutien à la recherche scientifique et à la surveillance pour mieux comprendre la pollution plastique et ses effets.</p> <p>Le gouvernement du Canada continuera de faire avancer la science sur les plastiques afin de combler les lacunes prioritaires sur le plan des connaissances et d'orienter la prise de décisions, les interventions et les investissements.</p>
3.	Que le gouvernement du Canada joue un rôle de premier plan pour encourager le Programme des Nations Unies pour l'environnement et ses partenaires internationaux à interdire l'utilisation de la mousse de polystyrène expansé dans les emballages destinés au transport maritime	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation, cependant les problèmes soulevés ne sont pas actuellement en considération par l'Organisation maritime internationale (OMI).</b></p> <p>En tant que membre de l'OMI, le Canada s'engage à créer une atmosphère de coopération et une amélioration continue dans le domaine du transport maritime international, y compris en ce qui a trait aux emballages utilisés dans le transport maritime.</p>
4.	Que, en collaboration avec les principales nations maritimes, le gouvernement du Canada travaille avec l'Organisation maritime internationale à l'élaboration de normes et d'exigences pour l'installation de dispositifs de localisation dans les conteneurs d'expédition, et que la Garde côtière canadienne, en consultation avec Transports Canada, étudie la possibilité d'installer des dispositifs de localisation, comme des transpondeurs, sur les conteneurs afin d'aider à la localisation des conteneurs perdus ou engloutis	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le Canada participe actuellement à des discussions préliminaires avec l'Organisation maritime internationale sur des méthodes pour améliorer le suivi des conteneurs perdus en mer, y compris les normes et les exigences qui doivent être élaborées pour trouver les dispositifs.</p>
5.	Que, en collaboration avec les principales nations maritimes, le gouvernement du Canada travaille avec l'Organisation maritime internationale pour envisager de nouvelles règles pour les porte-conteneurs, comme les règles de Rotterdam, qui tiennent compte du volume et du transport de conteneurs à notre époque	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation, cependant les problèmes soulevés ne sont pas actuellement en considération par l'Organisation maritime internationale (OMI).</b></p> <p>Même si aucune nouvelle règle n'est en cours d'élaboration à l'OMI, le Canada continue de travailler avec d'autres pays pour améliorer et promouvoir le transport sécuritaire de marchandises et les règles de conteneurs pour la circulation moderne des conteneurs grâce à la participation continue au sous-comité pour le transport des marchandises et des conteneurs de l'OMI. Le Canada participe aussi à des</p>

		<p>travaux techniques en cours ayant trait au transport sécuritaire des conteneurs, qui se concentre sur la construction des navires, la sécurité incendie, l'arrimage de la cargaison, les marchandises dangereuses et la sécurité de la navigation.</p> <p>Les exigences internationales pour le transport des marchandises dangereuses sous emballage sont contenues dans la <i>Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer</i> (SOLAS). La Convention SOLAS exige la conformité au <i>Code maritime international des marchandises dangereuses</i> (IMDG), qui a été élaboré par l'OMI comme un code international uniforme pour le transport des marchandises dangereuses par mer. Les dispositions de la SOLAS et du Code IMDG ont été incorporées dans la législation canadienne, le dernier étant mise à jour tous les deux ans.</p> <p>Le Canada s'engage à diriger l'élaboration des politiques actuelles et émergentes pour améliorer la sécurité, la sûreté et la responsabilité environnementale du secteur maritime, y compris en ce qui a trait au transport des substances dangereuses et nocives et le transport des produits chimiques sous emballage.</p>
6.	<p>Que la Garde côtière canadienne recommande qu'une couverture cellulaire et un service Internet à large bande améliorés soient étendus aux collectivités côtières du Canada</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada s'engage à améliorer la couverture cellulaire et à large bande dans l'ensemble du Canada, y compris les collectivités côtières, et a une approche exhaustive pour améliorer la connectivité dans les collectivités mal desservies du Canada. En juin 2019, le gouvernement a publié la première stratégie à large bande intitulée <i>La haute vitesse pour tous : la stratégie canadienne pour la connectivité</i>. La stratégie fait partie du plan ambitieux du gouvernement de s'assurer que tous les Canadiens ont accès à une connectivité abordable à haute vitesse d'au moins 50/10 mégabits par seconde (Mbps), peu importe où ils vivent ou travaillent, ainsi que d'améliorer l'accès mobile d'un océan à l'autre.</p> <p>Pour respecter ses engagements de connectivité, le gouvernement a établi le Fonds pour la large bande universelle (FLBU), qui fournit un montant total de 3,225 milliards de dollars pour appuyer la connectivité dans les collectivités rurales et éloignées mal desservies. Les projets</p>

		<p>annoncés se trouvent sur le site Web du FLBU à l’adresse suivante : Internet haute vitesse pour tous les Canadiens (canada.ca).</p> <p>Le gouvernement du Canada a maintenant rendu disponible un montant total de 7,6 milliards de dollars pour l’élargissement de la large bande depuis 2015. Collectivement, ces investissements feront en sorte que 98 pour cent (%) des Canadiens seront branchés à Internet haute vitesse d’ici 2026, l’objectif étant de brancher tous les Canadiens d’ici 2030. Ces nouveaux investissements se fondent sur les programmes existants qui continuent à être déployés, comme le programme Brancher pour innover de 585 millions de dollars, le Fonds pour la large bande de 750 millions de dollars du Conseil des télécommunications (CRTC) provenant d’un prélèvement à l’industrie, et les prêts à faible coût de 2 milliards de dollars et le financement pour appuyer l’infrastructure de l’Internet à haute vitesse grâce à la Banque de l’infrastructure du Canada. Les programmes d’infrastructure générale, comme le programme d’infrastructure Investir dans le Canada et le Fonds d’infrastructure des Premières Nations de Services aux Autochtones Canada appuient aussi la connectivité.</p> <p>Même si l’expansion de la couverture des téléphones cellulaires et de l’Internet à large bande aux collectivités côtières canadiennes pourrait améliorer le maintien des communications entre les partenaires et les intervenants lors d’une intervention d’urgence maritime, il est important de noter que la Garde côtière canadienne ne se fie pas à la couverture des téléphones cellulaires ou de l’Internet à large bande pour fournir ses communications d’urgence de base.</p>
7.	Que le gouvernement du Canada améliore la responsabilité publique pour les incidents de déversement en mer en communiquant au public les progrès des efforts déployés à la suite d’un déversement	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>La Garde côtière canadienne (GCC) reconnaît l’importance de fournir des mises à jour publiques régulières sur les opérations d’intervention. La procédure d’utilisation normalisée lors de l’intervention pour des déversements importants est d’afficher des mises à jour opérationnelles le plus vite possible sur les comptes des médias sociaux. La GCC fournit aussi de l’information rapidement à toutes les organisations médiatiques qui</p>

		communiquent avec l'agence pendant les opérations.
8.	Que, en collaboration avec les principales nations maritimes, le gouvernement du Canada travaille avec l'Organisation maritime internationale pour exiger que les manifestes des navires identifient plus précisément les marchandises transportées et pour exiger qu'ils soient mis à la disposition de l'autorité portuaire et de la force d'intervention conjointe en cas de déversement avant l'entrée dans le port. Des forces d'intervention en cas de déversement seraient constituées pour chaque port; elles seraient formées d'organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux et compteraient sur la participation de bénévoles des collectivités côtières	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'avoir un accès exact et rapide aux manifestes des navires dans le cas d'un incident. Pour appuyer les opérations d'intervention, la Garde côtière canadienne (GCC) a actuellement le pouvoir de demander ces documents au capitaine d'un bâtiment dans le cas d'un incident. D'autres analyses sont nécessaires pour déterminer si cette information pourrait être partagée avant qu'un navire entre dans un port canadien.</p> <p>Au cours de la prochaine phase du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada continuera de renforcer le système de préparation et d'intervention maritime en collaboration avec les organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux, ainsi que les collectivités autochtones et côtières. Le Réseau d'intervention maritime côtière (RIMC) de la GCC fournira de la formation, de l'équipement et des outils aux collectivités autochtones, côtières et aux partenaires afin d'améliorer leur capacité d'intervention lors d'incidents maritimes. Au sein du RIMC, l'initiative des équipes d'intervention maritime côtière améliorera la coordination et l'intégration des premiers intervenants dans l'ensemble de la communauté de gestion des incidents en établissant et en élargissant les réseaux d'intervenants en cas d'urgence maritime dans l'ensemble du Canada. Grâce à ce projet, les collectivités autochtones et côtières travailleront avec du personnel spécialisé de la GCC et seront formés et équipés pour appuyer les efforts d'intervention en cas de pollution maritime en tant que partenaires d'intervention. Ce projet sera élaboré conjointement avec les collectivités autochtones et côtières.</p> <p>En guise de mesure complémentaire visant à améliorer les préparatifs généraux à tous les niveaux en ce qui concerne les incidents de pollution maritime, la GCC collaborera également avec les groupes autochtones et les intervenants du milieu maritimes (collectivités côtières, gouvernements provinciaux et territoriaux, organismes locaux et secteur privé) dans le but d'élaborer un nouveau programme national de planification intégrée des interventions maritimes. Ce nouveau</p>



		<p>programme facilitera la participation des groupes autochtones et des intervenants du secteur maritime à l'élaboration de plans d'intervention visant à appuyer des interventions uniformes et efficaces en cas d'incidents de pollution marine.</p>
<p>9.</p>	<p>Que le gouvernement du Canada examine immédiatement sa capacité de remorquage de sauvetage d'urgence le long de toutes les côtes pour s'assurer que la capacité de remorquage de sauvetage correspond à la taille et au volume des navires qui se rendent dans nos ports, et qu'il rétablisse des ententes à long terme pour le remorquage maritime d'urgence</p>	<p><b>Le gouvernement appuie la recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'avoir une capacité adéquate de remorquage de sauvetage d'urgence le long de toutes les côtes afin de protéger les milieux environnementaux, de garantir la sécurité du transport maritime, et de protéger l'économie et le mode de vie traditionnel.</p> <p>Le gouvernement du Canada s'engage à protéger les navigateurs, les citoyens et l'environnement maritime, y compris les groupes autochtones, les collectivités côtières et les eaux environnantes. Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer la capacité de remorquage d'urgence dans les eaux canadiennes. Cela comprend l'acquisition d'ensembles de remorquage d'urgence pour les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) à l'échelle nationale, l'affrètement de deux remorqueurs d'urgences pour la côte Ouest, la revue de la capacité de remorquage actuelle dans toutes les côtes, et l'élaboration d'une démarche nationale à long terme en matière du remorquage d'urgence. Cette démarche est appelée la Stratégie nationale sur le remorquage d'urgence et comprendra des options et des recommandations sur la meilleure façon de combler les besoins en matière de remorquage d'urgence dans les eaux canadiennes.</p> <p>La stratégie en voie de développement tiendra compte des contextes et besoins uniques des différentes régions du pays, des perspectives de peuples, partenaires et intervenants autochtones, de comparaisons internationales, et de leçons apprises lors de récentes opérations de remorquage d'urgence; elle tiendra compte également des tendances relatives aux données de transport maritime et des constatations découlant d'analyses des risques, et ce dans le but de veiller à ce que la capacité de remorquage corresponde à la taille et au volume des navires qui entrent aux ports canadiens et qui les quittent.</p>

		<p>Depuis 2018, le gouvernement du Canada a loué deux remorqueurs d'urgence situés stratégiquement dans les eaux au large de la Colombie-Britannique. Cela nous permet de veiller à ce que GCC dispose des navires dont elle a besoin pour intervenir en cas d'incident impliquant de grands navires, comme les navires-citernes et les porte-conteneurs, au large de la côte Ouest. Les navires loués visent à combler un besoin opérationnel immédiat visant l'augmentation de la capacité de remorquage d'urgence, surtout pour les grands navires. Depuis qu'ils ont été loués, ces remorqueurs ont été utilisés plus de 30 fois pour aider à prévenir des incidents maritimes.</p>
10.	<p>Que la ministre des Pêches et des Océans consulte la Garde côtière canadienne et d'autres ministères relativement aux options pour améliorer les capacités de lutte contre les incendies, comme celles qui étaient requises dans le cas du <i>ZIM Kingston</i></p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'avoir une capacité de lutte contre les incendies à bord de navires. La Garde côtière canadienne, en collaboration avec Transports Canada (TC) et d'autres ministères, procédera à l'examen des capacités actuelles de lutte contre les incendies à bord de navires afin de cerner des options et occasions éventuelles de les améliorer.</p> <p>Dans le cadre du Plan de protection des océans, le Budget de 2022 souligne le plan du gouvernement du Canada visant à apporter des modifications législatives à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> afin de faciliter l'élaboration de règles visant la préparation et l'intervention en cas de déversement de substances dangereuses et nocives causé par les navires. Pour améliorer la capacité nationale, les modifications proposées comprennent un pouvoir réglementaire qui obligerait les navires à disposer d'arrangements en matière de services d'urgence, avant que ne survienne un incident, y compris la lutte contre les incendies à bord de navires, et à faciliter la réglementation de ces arrangements par le gouvernement. Si les modifications proposées reçoivent la sanction royale, TC collaborera avec divers groupes autochtones, gouvernements provinciaux et territoriaux, et intervenants du milieu maritime afin d'élaborer les exigences relatives à ces arrangements par l'intermédiaire de dispositions réglementaires.</p>
11.	<p>Que la ministre des Pêches et des Océans écrive au ministre des</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais</b></p>

	<p>Transports, au ministre de l'Environnement et aux homologues provinciaux et territoriaux en vue d'examiner les possibilités d'établissement d'une liste d'entrepreneurs en récupération préqualifiés à partir de laquelle les propriétaires de navires choisiront un entrepreneur pour assurer la récupération des débris sur les rives et des cargaisons perdues dans les voies de navigation côtières et intérieurs du Canada</p>	<p><b>de travaux en cours.</b></p> <p>Dans le cadre du Plan de protection des océans, le budget de 2022 souligne le plan du gouvernement du Canada visant à apporter des modifications législatives à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande</i> afin de faciliter le développement de règles concernant la préparation et l'intervention en cas de déversement de substances dangereuses ou nocives causé par des navires. Pour favoriser la capacité nationale, les modifications proposées comprennent un pouvoir réglementaire obligeant les navires à disposer d'arrangements en matière de services d'urgence, avant que ne survienne un incident (y compris la récupération maritime), et à faciliter la réglementation de ces arrangements par le gouvernement. Si les modifications proposées reçoivent la sanction royale, Transports Canada collaborera avec divers groupes autochtones, gouvernements provinciaux et territoriaux et intervenants du milieu maritime afin d'élaborer les exigences relatives à ces arrangements par l'intermédiaire de dispositions réglementaires.</p> <p>En parallèle, Services publics et Approvisionnement Canada, en consultation avec le ministère de la Justice et les agences centrales, étudie les travaux de réglementation nécessaires à l'élaboration d'une liste de fournisseurs préqualifiés accessible aux armateurs au nom de Transports Canada.</p>
<p><b>12.</b></p>	<p>Que, pour être préqualifié pour entreprendre des activités de nettoyage, un entrepreneur en récupération doit avoir démontré qu'il possède la capacité ou les compétences et l'expérience voulues pour travailler en partenariat avec les communautés autochtones et côtières qui possèdent une connaissance du terrain et qui peuvent offrir de précieux conseils et un soutien opérationnel</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance de créer des partenariats avec les collectivités autochtones lorsqu'il effectue des activités de nettoyage en raison de leur connaissance du terrain local et de leur habileté pour partager de précieux conseils et un soutien opérationnel. Services publics et Approvisionnement Canada travaillera avec le ministère de la Justice au nom de la Garde côtière canadienne pour étudier l'élaboration d'outils d'approvisionnement concurrentiels qui comprennent des critères qui font la promotion de la participation des collectivités autochtones dans les activités de nettoyage des cargaisons maritimes. Ce travail sera effectué d'une manière qui, a) reconnaît que les collectivités autochtones et les</p>

		entreprises autochtones doivent être rémunérées pour leur travail (soit par des marchés directs, de la sous-traitance ou des plans de participation des Autochtones); et b) tient compte de la capacité de l'industrie de la récupération et des collectivités autochtones pour assurer la concurrence.
13.	Que le gouvernement du Canada examine la capacité de sauvetage sur la côte Ouest et les autres côtes canadiennes pour remédier au manque actuel de capacité de sauvetage de grands navires et promouvoir la capacité nationale, et qu'il consulte les organismes fédéraux américains chargés de ces questions au sujet des méthodes et de l'équipement employés pour récupérer les conteneurs engloutis	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Afin de promouvoir la capacité nationale, le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'effectuer d'abord une mobilisation significative de l'industrie auprès de la communauté de la récupération. Services publics et Approvisionnement Canada travaillera avec la Garde côtière canadienne pour effectuer la mobilisation de l'industrie en se concentrant sur l'accroissement de la capacité des collectivités autochtones.</p> <p>De plus, dans le cadre du Plan de protection des océans, le budget de 2022 souligne le plan du gouvernement du Canada visant à faciliter le développement des dispositions législatives à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> afin de créer des règles en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement de substances dangereuses ou nocives causé par les navires. Pour améliorer la capacité nationale, les modifications proposées comprennent un pouvoir réglementaire qui obligerait les navires à disposer d'arrangements en matière de services d'urgence, avant que ne survienne un incident (y compris le sauvetage maritime), et à faciliter la réglementation de ces arrangements par le gouvernement. Si les modifications proposées reçoivent la sanction royale, Transports Canada collaborera avec divers groupes autochtones, gouvernements provinciaux et territoriaux et intervenants du milieu maritime afin d'élaborer les exigences relatives à ces arrangements par l'intermédiaire de dispositions réglementaires.</p> <p>Pour terminer, dans le cadre de la collaboration bilatérale en cours relevant du Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis (É.-U.) en cas de pollution des eaux, la Garde côtière canadienne consultera la Garde côtière des É.-U. sur les méthodes et l'équipement qu'elle emploie pour récupérer les conteneurs engloutis.</p>
14.	Que, afin d'encourager la participation de l'industrie au	<b>Le gouvernement appuie la recommandation et les mesures sont en</b>

	<p>renforcement de la capacité de sauvetage régionale, le gouvernement fédéral étudie les meilleures pratiques à l'échelle mondiale et élabore des normes pour garantir que les compagnies maritimes qui traversent les eaux canadiennes ont conclu des ententes avec des compagnies de sauvetage</p>	<p><b>cours.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'avoir une capacité nationale pour effectuer des opérations de sauvetage. Dans le cadre du Plan de protection des océans, le Budget de 2022 souligne le plan du gouvernement du Canada visant à apporter des modifications législatives à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> afin de faciliter le développement des règles visant la préparation et l'intervention en cas de déversement de substances dangereuses et nocives causé par les navires. Pour améliorer la capacité nationale, les modifications proposées obligeront les navires à disposer d'arrangements en matière de services d'urgence, avant que ne survienne un incident (y compris le sauvetage maritime), et à faciliter la réglementation de ces arrangements par le gouvernement. Si les modifications proposées reçoivent la sanction royale, Transports Canada collaborera avec divers groupes autochtones, gouvernements provinciaux et territoriaux, et intervenants du milieu maritime afin d'élaborer les exigences relatives à ces arrangements par l'intermédiaire de dispositions réglementaires.</p>
<p><b>15.</b></p>	<p>Que le gouvernement du Canada élargisse le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin afin d'y inclure les interventions en cas d'incidents impliquant des substances nocives ou potentiellement dangereuses à partir de grands navires</p>	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Dans le cadre du Plan de protection des Océans, le gouvernement du Canada a établi une stratégie pour améliorer notre capacité à intervenir en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses par des navires en eaux canadiennes. Cette stratégie sera mise en œuvre au cours des cinq prochaines années et tirera parti du cadre efficace et bien établi déjà en place pour les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures provenant de navires.</p> <p>Parmi les éléments clés de la stratégie, on prévoit apporter des modifications réglementaires et législatives à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>, accéder au <i>Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses</i>, et renforcer la capacité du Canada à intervenir en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses au Canada.</p>

<p><b>16.</b></p>	<p>Que le gouvernement du Canada exige que les installations de manutention de substances nocives ou potentiellement dangereuses de catégories prescrites (à déterminer en consultation avec l'industrie) élaborent des plans d'intervention pour les substances nocives ou potentiellement dangereuses afin d'assurer une intervention adéquate en cas d'incidents de pollution qui pourraient se produire pendant la manutention de substances nocives ou potentiellement dangereuses entre un navire ou une installation</p>	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Dans le cadre du Plan de protection des océans, le Budget de 2022 propose un plan visant l'instauration de modifications législatives à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> afin de faciliter le développement de règles pour l'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) par des navires, y compris au moment du chargement et du déchargement dans les installations où l'on manutentionne des SNPD.</p> <p>Tout comme c'est déjà le cas pour les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures, les modifications proposées à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> exigeraient que certaines installations de manutention de substances nocives ou potentiellement dangereuses de catégories prescrites soient responsables de la préparation et de l'intervention en cas de déversement de substances nocives ou potentiellement dangereuses au moyen d'un plan d'intervention. Si les modifications proposées reçoivent la sanction royale, Transports Canada travaillerait en collaboration avec une vaste gamme d'intervenants, dont des groupes autochtones et de gouvernements provinciaux et territoriaux, à l'élaboration d'exigences pour ces arrangements, par l'entremise de règlements.</p>
<p><b>17.</b></p>	<p>Que la Garde côtière canadienne s'assure d'avoir la souplesse nécessaire pour passer rapidement un contrat avec des spécialistes techniques et des intervenants appropriés dans le cas où un pollueur est inconnu, ou qu'il ne veut pas intervenir en cas de rejet de substances nocives ou potentiellement dangereuses</p>	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>La Garde côtière canadienne (GCC) dispose des mesures et des procédures, dans les circonstances appropriées, pour conclure rapidement un contrat avec les spécialistes techniques et les intervenants appropriés, en cas de rejet de polluants dans le milieu marin. En 2022, Pêches et Océans Canada et la GCC ont changé les pouvoirs délégués en matière de passation de marchés d'urgence de 10 millions de dollars (M) à 15M; cette mesure facilitera les interventions d'urgences associées à des incidents de pollution marine réels ou possibles. Ces situations comprennent, entre autres, les interventions ou la prise de mesures préventives associées à des incidents de pollution marine par des navires dangereux, la perte de cargaison, des déversements d'hydrocarbures et par</p>

		le rejet de substances nocives ou potentiellement dangereuses.
18.	Que la Garde côtière canadienne s'assure que ses agents ont la formation appropriée pour acquérir une nouvelle expertise et les compétences nécessaires pour que la Garde côtière puisse remplir ses fonctions d'agent de surveillance fédéral et de commandant sur place dans le cadre d'un programme d'intervention en cas de déversement de substances nocives ou potentiellement dangereuses	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Une vaste gamme de formations opérationnelles sont offertes aux membres du personnel de la Garde côtière. Certaines visent à répondre directement aux exigences d'un programme. Le personnel de la Garde côtière a également accès à des formations par module sur le recours efficace au Système de commandement des interventions (SCI) pour répondre aux incidents. Le SCI permet aux premiers répondants de suivre des processus de planification cohérents et communs tout en respectant un ensemble de principes et de fonctions logiques et bien établis. Comme il est utilisé à grande échelle au Canada et en Amérique du Nord, le SCI permet aux premiers répondants de différents ministères et organismes ou de collectivités maritimes de travailler de manière efficace et cohérente pour régler un incident. Les membres du personnel ont l'occasion de mettre en pratique leurs connaissances au moyen d'exercices opérationnels, lesquels ont lieu régulièrement et portent sur différents scénarios maritimes en lien avec le mandat de la Garde côtière canadienne.</p> <p>Dans le cadre du programme d'intervention relevant du Plan de protection des océans, les intervenants sur l'eau de la Garde côtière canadienne recevront de la formation et acquerront les compétences et l'expertise nécessaires pour s'acquitter de leur rôle de commandant des interventions dans les cas de déversements de substances nocives ou potentiellement dangereuses en milieu marin.</p>
19.	Que la Garde côtière canadienne élabore et tienne à jour un plan d'exercices nationaux afin de vérifier régulièrement l'application du plan d'urgence national pour les substances nocives et potentiellement dangereuses ainsi que la planification et l'état de préparation des régions pour ces substances	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Dans le cadre du programme d'intervention en cas de déversement de substances nocives ou potentiellement dangereuses (SNPD), la Garde côtière canadienne intégrera des objectifs d'exercices en lien avec les SNPD à son plan d'exercices nationaux. La Garde côtière canadienne mettra à jour son Plan d'urgence pour les déversements en mer et ses chapitres régionaux afin de tenir compte de son mandat accru en matière de SNPD. Avec l'ajout de formation et d'objectifs d'exercices, cette mesure permettra d'accroître le niveau global de préparation</p>

		opérationnel en cas de déversements de SNPD en milieu marin.
20.	Que le gouvernement du Canada joue un rôle de premier plan pour encourager le programme des Nations Unies pour l'environnement et l'Organisation maritime internationale à revoir et à mettre à jour les règles relatives au transport maritime des produits chimiques dangereux, en particulier les produits chimiques réactifs à l'eau et susceptibles de s'enflammer	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation, cependant les problèmes soulevés ne sont pas actuellement en considération par l'Organisation maritime internationale (OMI).</b></p> <p>En tant que membre actif de l'OMI, le Canada travaille avec l'OMI pour créer et améliorer les normes internationales. Celles-ci peuvent ensuite être intégrées aux lois et aux règlements canadiens. Les lois maritimes du Canada, comme la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>, se fondent sur plus de 30 des conventions de l'organisation, y compris la <i>Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)</i> et la <i>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires</i>.</p> <p>Le Canada s'engage à jouer un rôle de chef de file dans l'établissement des politiques actuelles et à venir en lien avec la sécurité, la sûreté et la responsabilité environnementale dans le secteur maritime, y compris en ce qui a trait au transport des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) et au transport de produits chimiques sous forme de colis.</p> <p>Bien qu'aucune nouvelle règle ne soit en cours d'élaboration à l'OMI, le Canada travaille régulièrement au sein du sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR) pour traiter du transport de produits chimiques dangereux. L'ordre du jour actuel comprend du travail technique relatif au <i>Protocole international sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-SNPD)</i>, ainsi qu'à l'élaboration d'un guide de réponse sur les SNPD. Le Canada participe aussi à la réunion sur l'évaluation des risques présentés par des produits chimiques sur le plan de la sécurité et de la pollution de l'OMI, qui se concentre sur l'évaluation des exigences de transport pour les produits chimiques et les articles relatifs au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac</p> <p>Dans le cadre du Plan de protection des Océans, le Canada a décidé d'accroître son</p>



		<p>leadership et la portée de ses travaux à l'échelle internationale afin d'accroître la sécurité maritime et de protéger l'environnement maritime. Depuis 2017, le Canada a une mission permanente auprès de l'OMI, à Londres, en Angleterre. Cette mission permanente sert de lien entre l'OMI et le gouvernement du Canada; elle vise à favoriser la prise de décisions efficaces, efficientes et cohérentes en matière de politiques. Elle permet également au Canada d'avoir une influence accrue dans l'établissement des ententes, des règles, des normes et des lignes directrices internationales dans le domaine maritime. De plus, le gouvernement compte mettre en œuvre le <i>Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses</i>, qui offre un cadre global pour l'établissement de mesures nationales et régionales d'intervention en cas d'incidents en lien avec les SNPD et qui prévoit des exigences minimales pour les États parties en matière de préparation et d'intervention en cas d'incidents en lien avec les SNPD.</p>
<p><b>21.</b></p>	<p>Que la Garde côtière canadienne consulte les intervenants, y compris les communautés côtières autochtones, aux fins d'un examen de sa formation en intervention d'urgence pour le personnel chargé de l'intervention d'urgence et du nettoyage des rivages dans les communautés côtières afin d'assurer la manipulation et l'élimination adéquates et efficaces des débris et la mise à disposition de l'équipement et du matériel requis</p>	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>Dans le cadre de la mise en œuvre de la prochaine étape du Plan de protection des océans (PPO), le gouvernement du Canada continuera de renforcer son système de réponse et de préparation en collaboration avec les organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec les communautés autochtones et côtières. Une initiative cruciale à ces efforts sera le Réseau d'intervention maritime côtière (RIMC) de la Garde côtière canadienne (GCC), laquelle vise à établir et à renforcer les réseaux d'intervenants d'urgence en milieu maritime dans l'ensemble du Canada au moyen de programmes et de projets novateurs. Un élément fondamental du RIMC sera l'établissement d'équipes d'intervention maritime côtière dans les régions côtières du Canada. Celles-ci permettront de soutenir la coordination et l'intégration des premiers intervenants dans les communautés côtières et autochtones dans le cadre de la gestion des incidents maritimes, peu importe le type; l'accent sera principalement mis sur les interventions en lien avec des incidents de pollution. Ce projet sera mis en œuvre de manière collaborative avec les</p>

		<p>communautés participantes, afin d'accroître la capacité de réponse aux incidents de pollution au niveau local. Des fonds sont prévus pour favoriser la mobilisation, la formation, la tenue d'exercice, l'achat d'équipement d'intervention et la planification d'intervention locale.</p> <p>Afin d'appuyer les efforts du RIMC, la GCC établira un Programme de planification intégrée de l'intervention maritime. Dans le cadre de ce programme, les groupes autochtones et les autres intervenants du secteur maritime (communautés côtières, gouvernements provinciaux/territoriaux, administrations municipales, organisations locales et secteur privé) travailleront conjointement à l'établissement de plans stratégiques pour la manipulation et l'élimination adéquates et efficaces des débris de déversements.</p> <p>Dans le cadre du PPO, la GCC a lancé un programme visant à offrir de la formation aux communautés autochtones côtières de la Colombie-Britannique, notamment en ce qui a trait à la recherche et au sauvetage en milieu marin, aux interventions en cas d'incidents environnementaux et à l'utilisation du Système de commandement des interventions. Le projet de formation sur l'intervention dans les collectivités autochtones a permis aux participants de jouer un plus grand rôle dans la sécurité maritime de leurs communautés. Dans le cadre de la mise en œuvre de la prochaine étape du PPO, ce projet sera étendu à des régions autres que la Colombie-Britannique. En effet, les exercices et la formation sur la recherche et le sauvetage seront offerts aux communautés autochtones intéressées dans l'ensemble du pays.</p> <p>De plus, le Programme de bénévolat des bateaux communautaires autochtones, qui vise à fournir du financement aux collectivités autochtones afin qu'elles puissent acheter un navire et/ou l'équipement nécessaire pour participer au système d'intervention en matière de sécurité maritime en tant que membres actifs de la GCC auxiliaire, a été étendu dans le cadre du renouvellement du PPO et offrira des occasions accrues pour les communautés autochtones de renforcer leurs capacités d'intervention en cas d'incidents maritimes.</p>
<b>22.</b>	Que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec les	<b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais</b>

	<p>communautés autochtones pour examiner leur capacité d'intervention en cas de déversement dans leurs territoires afin de s'assurer qu'elles peuvent participer activement aux efforts de nettoyage</p>	<p><b>de programmes existants.</b></p> <p>Dans le cadre de la mise en œuvre de la prochaine étape du Plan de protection des océans (PPO), le gouvernement du Canada travaille avec les communautés côtières, dont les communautés autochtones, à l'établissement d'équipes d'intervention maritime côtière (EIMC) dans les régions côtières du Canada. Celles-ci permettront de soutenir les efforts d'intervention à la suite d'incidents de déversement en milieu marin. Ce projet sera mis en œuvre de manière collaborative avec les communautés participantes, afin d'accroître la capacité de réponse aux incidents de pollution au niveau local. Des fonds sont prévus pour favoriser la mobilisation, la formation, la tenue d'exercice, l'achat d'équipement d'intervention et la planification d'intervention locale. La Garde côtière canadienne affectera également du personnel au soutien aux EIMC et à leur intégration au Réseau d'intervention maritime côtière (RIMC). Par l'entremise des EIMC, les communautés autochtones pourront examiner et renforcer leurs capacités d'intervention en cas de déversement, ce qui leur permettra de jouer un rôle de partenaire actif dans les efforts de nettoyage. Les initiatives en lien avec le RIMC, comme les EIMC, seront mises en œuvre par étapes au cours des prochaines années, ce qui permettra d'accroître progressivement le nombre de partenaires pour ce qui est des interventions en cas d'urgence.</p> <p>Dans le cadre de l'initiative du PPO de préparation en cas de pollution marine, de l'intervention au rétablissement, le gouvernement du Canada tentera de définir un rôle officiel pour les communautés autochtones dans le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin; on tentera notamment de trouver des sources de financement durable et d'établir les protections juridiques appropriées pour ce rôle.</p>
<p><b>23.</b></p>	<p>Que le ministère des Pêches et des Océans et d'autres ministères revoient la façon dont ils communiquent les risques de déversement au public afin de s'assurer que les personnes sans formation ne sont pas en danger après un déversement</p>	<p><b>Le gouvernement appuie cette recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>La Garde côtière canadienne (GCC) continuera de travailler avec des partenaires au moyen des mesures existantes pour s'assurer que le public est pleinement conscient des risques de santé et de sécurité associés aux interventions</p>

	<p>lors de déversements. Cela comprend la procédure d'exploitation normalisée de la GCC pour l'intervention lors de déversements importants d'afficher des mises à jour opérationnelles le plus rapidement possible sur les comptes de médias sociaux.</p> <p>Durant une intervention en lien avec un incident de pollution maritime, des personnes ou des organisations peuvent communiquer avec GCC et demander à participer aux activités d'intervention à titre de bénévoles (assistance pour les activités de nettoyage sur l'eau ou de nettoyage des berges, assainissement du site, gestion des déchets, etc.). Conformément aux lois pertinentes en matière de santé et de sécurité et au Plan d'urgence pour les déversements en mer de la GCC, l'organisation a pour politique de ne pas placer les bénévoles dans des situations dangereuses, ou ils pourraient être exposés à des conditions de travail, des environnements ou des matériaux dangereux.</p> <p>Grâce au Plan de protection des océans renouvelé, la GCC fait progresser des initiatives clés, par exemple la Planification intégrée de l'intervention en mer (PIIM) et les équipes d'intervention maritime côtière (EIMC), afin que les partenaires soient préparés aux situations d'urgence et établissent une capacité d'intervention. Cela permettra à un nombre croissant de personnes et d'organisations partenaires d'être en mesure de faire une intervention complète en cas d'incident de pollution marine. Grâce à la PIIM, les partenaires d'intervention participeront activement et régulièrement aux initiatives de planification des interventions, à la formation et aux exercices visant à renforcer la capacité d'intervention. La PIIM prévoit aussi le développement d'une méthodologie de planification fondée sur les risques pour les interventions en cas de pollution marine, au moyen d'une collaboration avec les partenaires d'intervention en cas de déversement et de l'intégration de connaissances scientifiques et autochtones. Ainsi, lors d'un incident de pollution marine, ces partenaires d'intervention seront bien positionnés pour contribuer aux activités d'intervention. La PIIM énoncera des processus clairs pour les communications et les notifications aux volontaires et au grand public lors d'opérations d'intervention en cas d'incident marin. Les EIMC permettront aux communautés autochtones et côtières</p>
--	---

		<p>d'établir une capacité d'intervention locale au moyen d'activités telles que la formation, les exercices et l'acquisition d'équipement. La PIIM et les EIMC seront mis en place dans le cadre d'une approche progressive au cours des prochaines années.</p> <p>Quand la GCC aura établi une relation avec les volontaires suite aux initiatives de renforcement de la capacité telles que la PIIM ou les EIMC, et après avoir collaboré avec eux dans le cadre d'activités de formation, d'exercices et d'autres activités opérationnelles, elle ne considérera plus ces groupes comme des volontaires, mais plutôt comme des partenaires d'intervention. Cela signifie que la base de partenaires d'intervention s'élargira progressivement au fil du temps.</p>
24.	<p>Le gouvernement du Canada devrait examiner les capacités de modélisation de dérives de la Garde côtière canadienne (GCC), lesquelles sont essentielles aux interventions efficaces en cas de déversement marin</p>	<p><b>Le gouvernement appuie la recommandation et les mesures sont en cours.</b></p> <p>La Garde côtière canadienne (GCC) ne possède pas de capacité en matière de modélisation de dérives, mais elle reçoit des données, des renseignements et des conseils de ses partenaires, y compris de la part du Secteur des sciences du ministère des Pêches et Océans Canada (MPO). Cela comprend l'observation des conditions océaniques, le déploiement d'instrumentation, l'expertise scientifique en conditions océanographiques locales, et la prédiction de dérives à l'aide de modèles océaniques. Les activités de recherche et de développement du MPO permettent l'amélioration continue de la précision, de la résolution, et de la couverture des modèles océaniques disponibles pour la prédiction des conditions océaniques, y compris les courants de dérive. La collaboration entre la GCC et ses partenaires tel le MPO est en cours pour améliorer les méthodologies permettant de rendre disponibles les données et les renseignements nécessaires à une prise de décision rapide en cas d'incident marin.</p>
25.	<p>Que la Garde côtière canadienne consulte les partenaires actuels et éventuels sur une stratégie pour créer un groupe de travail conjoint d'intervention en cas de déversement afin d'accroître, au besoin, la capacité de nettoyage des groupes de bénévoles et qui intègre le partenariat d'intervention du commandement unifié à la supervision du travail de nettoyage</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>La Garde côtière canadienne (GCC) continue d'encourager la collaboration et la discussion avec les intervenants maritimes, y compris avec les partenaires d'intervention, afin d'améliorer le régime de préparation et d'intervention en cas de déversement. Dans le cadre de la nouvelle phase du Plan de protection des océans et</p>

		<p>en s'appuyant sur les efforts continus pour accroître la capacité d'intervention sur les côtes canadiennes d'un océan à l'autre, GCC travaillera avec les communautés autochtones et côtières afin de codévelopper les équipes d'intervention maritime côtière (EIMC) dans le but d'améliorer la coordination et l'intégration des premiers répondants de l'ensemble de la communauté de gestion des interventions pour tous les incidents de pollution marine. Puisqu'il s'agit d'une initiative codéveloppée, les communautés autochtones et côtières pourront façonner les capacités des EIMC dans leurs communautés respectives. De plus, grâce à l'initiative de Planification intégrée de l'intervention en mer (PIIM), la GCC – appuyée par les ministères fédéraux partenaires – collaborera avec les groupes autochtones et les intervenants maritimes (communautés côtières, gouvernements provinciaux/territoriaux, administrations municipales, organisations locales, et le secteur privé) afin d'élaborer et/ou de réviser (si nécessaire) des plans inclusifs et évolutifs qui appuient des mesures cohérentes et efficaces lors d'incidents de pollution marine. Tant les EIMC que la PIIM favoriseront le recours à un commandement unifié pour la supervision et la coordination des opérations d'intervention en cas de déversement. Les EIMC et la PIIM seront mis en place dans le cadre d'une approche progressive au cours des prochaines années, ce qui élargira progressivement la base de partenaires d'intervention.</p>
<p>26.</p>	<p>Que le gouvernement du Canada établisse et finance un groupe de travail conjoint d'intervention en cas de déversement, composé d'entités fédérales, provinciales, territoriales et autochtones, d'organisations de pêche commerciale et de représentants d'organisations non-gouvernementales, et lui confie la tâche de recruter, de former régulièrement et d'équiper une main-d'œuvre capable d'intervenir en cas de déversement dans les régions les plus vulnérables, et pouvant être déployée immédiatement après un déversement</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Durant la nouvelle phase du Plan de protection des océans (PPO), le gouvernement du Canada poursuivra ses efforts et ses investissements pour renforcer le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement en renouvelant les programmes existants et en finançant les nouveaux projets dans le cadre de son initiative de Réseau d'intervention maritime côtière (RIMC). Cela comprend de nouvelles initiatives nationales, comme le projet des équipes d'intervention maritime côtière (EIMC) et le programme de Planification intégrée de l'intervention en mer (PIIM). Par l'intermédiaire des EIMC, la Garde côtière canadienne fournira un financement de contribution aux communautés côtières et autochtones afin</p>

		<p>que celles-ci puissent être formées, équipées, et prêtes à participer aux opérations de gestion des incidents ou à intervenir directement lors d'incident de pollution marine. La PIIM nationalisera la planification des interventions en cas d'incident de pollution marine dans tout le Canada, rassemblant ainsi les groupes autochtones et les intervenants maritimes (communautés côtières, gouvernements provinciaux/territoriaux, administrations municipales, organisations locales, et le secteur privé) afin d'élaborer collectivement des plans d'intervention en cas d'incident de pollution marine propre à une région. Au fur et à mesure que le RIMC gagnera en maturité, les interventions en cas de pollution marine seront de plus en plus cohérentes et coordonnées, car les personnes et les organisations seront de mieux en mieux formées et équipées pour agir à titre de partenaires d'intervention. Toutefois, puisque les initiatives du RIMC comme les EIMC et la PIIM seront mises en œuvre dans le cadre d'une approche progressive, la base résultante de partenaires d'intervention mettra un certain temps à s'élargir.</p> <p>Avec l'initiative Préparation, intervention et rétablissement en cas de pollution marine du PPO, le gouvernement du Canada souhaite établir un financement durable pour appuyer les activités de préparation, d'intervention et de rétablissement en cas de déversement causant une pollution marine, y compris pour les communautés autochtones.</p>
<p><b>27.</b></p>	<p>Que le gouvernement du Canada confie à un groupe de travail conjoint d'intervention en cas de déversement la tâche de créer les plans d'intervention géographiques nécessaires pour répondre efficacement aux déversements de conteneurs de cargaison sur toutes les côtes, y compris des objectifs précis et des normes claires en matière de délais d'exécution pour les interventions en cas de déversement de conteneurs de cargaison</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Dans le cadre de la prochaine phase du Plan de protection des océans, et pour faire suite aux travaux antérieurs visant à améliorer la capacité de planification des interventions maritimes sur la côte Ouest, le gouvernement du Canada, par l'entremise de la Garde côtière canadienne agissant à titre d'agence fédérale responsable, travaillera en collaboration avec les groupes autochtones et les intervenants du secteur maritime (communautés côtières, gouvernements provinciaux et territoriaux, gouvernements municipaux, organismes locaux et intervenants du secteur privé) à la mise en œuvre d'un nouveau programme national de planification intégrée d'intervention maritime. Dans le cadre de ce programme, des plans intégrés d'intervention maritime</p>

		<p>adaptée à la région géographique seront élaborés sur le fondement de la science, du savoir autochtone et de l'expérience opérationnelle. Ces plans contribueront à la mise en œuvre d'interventions uniformisées et efficaces en cas d'incidents provoquant de la pollution marine, y compris ceux causés par le déversement de conteneurs de cargaison.</p>
<p><b>28.</b></p>	<p>Qu'un groupe de travail conjoint d'intervention en cas de déversement soit composé de représentants fédéraux, provinciaux, territoriaux et autochtones et qu'il soit chargé de mettre en place l'infrastructure de capital humain et social nécessaire pour intervenir rapidement en cas de déversement de conteneurs de cargaison</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Au cours de la prochaine phase du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada poursuivra ses efforts visant à renforcer son schéma de préparation, d'intervention et de rétablissement en cas d'incidents maritimes en collaboration avec des organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux ainsi que des partenaires autochtones. Dans le cadre de l'initiative de Réseau d'intervention maritime côtière (RIMC) de la Garde côtière canadienne, le projet d'équipes d'intervention maritime côtière (EIMC) sera mis en œuvre sur les côtes maritimes du Canada. Les EIMCs amélioreront la coordination et l'intégration des premiers répondants du secteur de la gestion des incidents pour tous les types d'incidents maritimes au Canada. La Garde côtière canadienne fournira du financement sous forme de contribution pour permettre aux EIMC d'obtenir de la formation et de l'équipement pour qu'elles soient en mesure de contribuer aux interventions en cas de pollution marine. Le gouvernement collaborera également avec les groupes autochtones et les intervenants du secteur maritime (communautés côtières, gouvernements provinciaux et territoriaux, gouvernements municipaux, organismes locaux et intervenants du secteur privé) à l'élaboration d'un nouveau programme national de planification intégrée d'intervention maritime (PIIM). Ce nouveau programme facilitera la participation et la contribution des intervenants du secteur maritime à la mise en œuvre efficace, uniformisée et coordonnée d'interventions en cas d'incidents de pollution marine partout au Canada. Les initiatives du RIMC comme les EIMC et la PIIM seront mises en œuvre dans le cadre d'une approche par étapes au cours des prochaines années et permettront d'augmenter progressivement le nombre de partenaires d'intervention.</p> <p>En outre, le gouvernement du Canada examinera, après avoir consulté les autres</p>



		<p>ordres de gouvernement, les groupes autochtones et les acteurs de l'industrie, la possibilité de mettre sur pied un système unique permettant un niveau de préparation approprié pour tous les incidents de pollution marine, peu importe la source. Ce système national fournira également un cadre de travail pour garantir une intervention efficace et uniformisée en cas d'incidents de pollution marine dans l'ensemble du pays, ainsi que le rétablissement à la suite de l'incident. La responsabilité des pollueurs sera accrue et un rôle officiel au sein du système sera attribué aux communautés autochtones, qui recevront également un financement durable et les protections juridiques appropriées pour les soutenir dans ce rôle.</p>
<p><b>29.</b></p>	<p>Que, dans le cadre du principe du pollueur-payeur ou de l'industrie-payeuse, le gouvernement fédéral envisage des mécanismes de rechange qui iraient au-delà de l'actuel délai de prescription de trois ou six ans et qui assureraient que des fonds suffisants sont rapidement disponibles pour répondre aux dommages environnementaux immédiats et à long terme causés par des déversements de conteneurs de cargaisons maritimes</p>	<p><b>Le gouvernement prend acte de la recommandation et y répond par le biais de programmes existants.</b></p> <p>Le Canada dispose d'un régime exhaustif de responsabilité et d'indemnisation pour couvrir les pertes et les dommages dus aux incidents de pollution causée par des navires, tels que les déversements de pétrole, les déversements de substances polluantes (y compris les substances nocives et potentiellement dangereuses) et les naufrages, ce qui comprend la perte de conteneurs de cargaison maritime. Les propriétaires de navires sont entièrement responsables des pertes et des dommages causés par leurs navires et leur cargaison. Les coûts admissibles comprennent les activités visant à limiter les dommages potentiels à long terme tels que les coûts raisonnables liés à l'intervention à la suite de l'incident ou au rétablissement de l'environnement.</p> <p>Le régime de responsabilité en cas de déversement de conteneurs de fret maritime est décrit dans la <i>Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux</i> (LEBAD) et la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> (LRMM).</p> <p>En 2019, le Canada a adhéré à la <i>Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves</i> (Convention sur l'enlèvement des épaves), qui est mise en œuvre par l'intermédiaire de la LEBAD. Cette convention veille à ce que les propriétaires de tous navires naviguant dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada ont l'entière responsabilité de payer les coûts liés à la localisation, à la signalisation et à</p>

	<p>l'enlèvement des épaves dangereuses perturbant la navigation ou l'environnement canadien. Cela comprend la perte de conteneurs à la mer, peu importe si le navire lui-même a fait naufrage. Les demandes d'indemnisation doivent être présentées dans un délai de trois ans après la date à laquelle l'épave a été déclarée dangereuse et pas plus de six ans après la date de la catastrophe maritime qui a provoqué le naufrage.</p> <p>En outre, la LRMM rend les propriétaires de navires entièrement responsables des pertes ou des dommages associés aux mesures prises pour réparer, corriger, atténuer ou prévenir la pollution causée par un navire en raison d'un polluant, y compris les substances nocives et potentiellement dangereuses. Le propriétaire du navire est responsable des pertes et des dommages jusqu'à un certain montant établi en fonction de la taille de son navire. En général, les plus gros navires faisant escale au port de Vancouver ont une jauge brute de 150 000 tonneaux. Pour un porte-conteneurs de cette taille, la responsabilité totale en matière de blessures corporelles, de perte de vies et de pertes et de dommages d'autres types serait limitée à environ 320 millions de dollars (M\$).</p> <p>En 2018, le Canada a ratifié la <i>Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses</i> (Convention SNPD). Cette convention n'est pas encore en vigueur à l'échelle internationale, mais lorsqu'elle le sera entrée en vigueur, elle complètera le régime existant de responsabilité du Canada en matière de pollution. Le propriétaire d'un porte-conteneurs sera tenu entièrement responsable des pertes ou des dommages causés par des substances nocives et potentiellement dangereuses transportées dans la cargaison de son navire jusqu'à un montant établi en fonction de la taille du navire. Pour un porte-conteneurs de 150 000 tonneaux de jauge brute transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses, la responsabilité serait limitée à environ 200 M\$.</p> <p>De plus, la Convention entraînera la création d'un Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, financé par les industries qui reçoivent des substances nocives et</p>
--	---

	<p>potentiellement dangereuses transportées par mer. Un montant d'indemnisation totalisant environ 440 M\$ serait disponible auprès du propriétaire du navire et du Fonds en cas d'événement causant des dommages. Les éléments suivants seront admissibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mort ou lésions corporelles;</li> <li>• mesures d'intervention et d'assainissement liées à l'événement;</li> <li>• perte ou endommagement de biens à l'extérieur du navire;</li> <li>• pertes économiques pour les secteurs de la pêche et du tourisme;</li> <li>• coûts des mesures de sauvegarde; et</li> <li>• coûts des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement.</li> </ul> <p>Les demandes d'indemnisation doivent être présentées au propriétaire du navire ou au Fonds dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du propriétaire du navire, et au plus tard dix ans après l'événement à l'origine du dommage. Il s'agit d'une prolongation importante de la période légale prescrite pour ces types de déversements; les demandeurs disposeront ainsi d'un délai accru pour présenter une demande si un conteneur transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses commence à fuir plusieurs années après un incident.</p> <p>La Convention sur l'enlèvement des épaves et la Convention SNPD constituent un régime mondial durable et exhaustif. Les conventions établissent des responsabilités strictes pour les propriétaires des navires, qu'ils soient fautifs ou non, et prévoient des exigences en matière d'assurance obligatoire et un accès direct à l'assureur, ce qui aidera les victimes à obtenir une indemnisation beaucoup plus rapidement, sans normalement devoir passer par la voie judiciaire. L'accès à la justice sera ainsi amélioré. Pour contrebalancer ces exigences strictes imposées à l'industrie, les propriétaires de navires peuvent avoir le droit de restreindre leur responsabilité, et des prescriptions légales encadrent la présentation des demandes d'indemnisation. La limitation de la responsabilité des propriétaires leur permet de conserver la couverture d'assurance qui facilite l'accès à l'indemnisation.</p>
--	---

		<p>Par l'entremise du Plan de protection des océans, le gouvernement examinera les options de financement possibles à l'égard des activités de préparation, d'intervention et de rétablissement pour les déversements d'hydrocarbures et de produits nocives et potentiellement dangereuses basées sur le principe du pollueur payeur. L'objectif est de s'assurer que le gouvernement est prêt et bien outillé, aux échelons local, régional et national, pour intervenir en cas d'incident de pollution marine et travailler au rétablissement. Nous voulons nous assurer qu'il soit possible de financer ces activités sans influencer nos structures existantes de responsabilité et d'indemnisation.</p>
--	--	---