



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M02-04

PRÉPARATION DE LA VOIE MARITIME AUX SITUATIONS D'URGENCE

Introduction

Vers 20 h 54 le 11 août 2001, pendant la descente du canal Welland, en passant sous le pont 11 à Allanburg (Ontario), le vraquier *Windoc* est heurté par la travée levante du pont qui a été abaissée avant que le navire ait le temps de passer au complet. La timonerie et la cheminée du navire sont détruites. Le *Windoc* dérive vers l'aval, prend feu et s'échoue à environ 800 mètres du pont. Même si sa cargaison de blé n'est pas endommagée, le navire est déclaré perte réputée totale. La structure du pont a été endommagée, et le canal Welland a été fermé à la navigation pendant deux jours. L'accident n'a fait ni blessé grave ni pollution.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M01C0054 a été publié le 9 janvier 2003.

Recommandation M02-04 du Bureau (le 9 janvier 2003)

Le travail actuel de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) concernant la planification des interventions d'urgence à bord de navires est pris en compte par le Bureau. Toutefois, celui-ci est préoccupé par le fait que rien n'indique que la CGVMSL ait prévu de mener des exercices en cas d'urgence liée à un navire nécessitant l'intervention de plusieurs organismes. Ce genre d'exercice est nécessaire pour évaluer la planification d'une intervention d'urgence majeure. D'autres organismes ont organisé des exercices similaires sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, mais la participation de la CGVMSL était plutôt limitée.

Aucun exercice en cas d'urgence majeure liée à des navires et faisant appel à d'autres organismes n'a été effectué sur le canal Welland. Les risques associés à une mauvaise coordination sont plus grands que les risques associés à une coordination globale. À la suite de la commercialisation de la Voie maritime, dont la CGVMSL a la responsabilité de l'exploitation au Canada, Transports Canada a exercé peu de surveillance, voire aucune, pour assurer l'établissement de plans d'urgence, de formation et d'exercices permettant de répondre adéquatement aux urgences liées à des navires sur la Voie maritime. Bien que la CGVMSL soit responsable de l'exploitation de la Voie maritime, c'est Transports Canada qui conserve l'autorité réglementaire et c'est à ce ministère qu'il incombe de s'assurer que les dispositions nécessaires sont en place en cas d'urgence liée à un navire sur la Voie maritime. Le Bureau a donc recommandé que :



Le ministère des Transports s'assure que la planification générale est appropriée pour assurer une intervention efficace en cas d'urgence liée à un navire sur la Voie maritime.

M02-04

Réponse de Transports Canada (le 20 mars 2003)

Le ministre des Transports, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, a la responsabilité de surveiller la sécurité du réseau de transport maritime du Canada en général, mais cette loi ne lui confie aucun rôle à jouer dans la surveillance de la sécurité à l'égard de la Voie maritime.

Les plans d'urgence/contingence propres à la Voie maritime relèvent des responsabilités de la CGVMSL et celle-ci a élaboré des plans de ce genre. Cet organisme fait participer son personnel à des séances de formation et à des exercices actuellement; de plus, il établit des liens avec des partenaires en vue de vérifier si leur planification générale est appropriée pour assurer une intervention efficace en cas d'urgence liée à un navire sur la Voie maritime.

Évaluation du Bureau (le 6 mai 2003)

Des rencontres ont eu lieu par la suite entre Transports Canada et le BST. Transports Canada s'est engagé à communiquer au BST de l'information supplémentaire sur sa réponse à la recommandation M02-04.

Réponse de Transports Canada (le 9 mai 2005)

Pour préciser la réponse initiale du ministère communiquée par lettre du 20 mars 2003, vu le rôle de gestion que le ministre des Transports a confié à la CGVMSL en vertu de la partie 3 de la *Loi maritime du Canada*, le ministère n'assumera pas la responsabilité d'approuver le plan d'intervention d'urgence de la CGVMSL.

Néanmoins, toutes les parties en cause auraient avantage à disposer d'un plan d'intervention d'urgence qui soit à jour et soigneusement élaboré, qui établisse clairement les liens entre les diverses parties et qui fasse régulièrement l'objet d'exercices.

Dans cette optique, des discussions ont eu lieu entre le ministère et la CGVMSL, et il a été décidé d'apporter une modification à l'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien conclue entre le gouvernement du Canada (représenté par le ministre) et la CGVMSL. Selon cette décision, la CGVMSL devra avoir en place un plan d'intervention d'urgence à jour qui devra être validé tous les deux ans par une partie indépendante habilitée à faire ce type de validation. Les conseillers juridiques du ministère sont en voie d'élaborer le libellé de la modification. Une copie signée de la modification sera fournie en temps et lieu au BST.

Réévaluation du Bureau (le 16 mai 2005)

Dans sa réponse initiale (20 mars 2003), Transports Canada affirmait que la *Loi maritime du Canada* charge le ministre de veiller de façon générale à la sécurité du réseau canadien de transport maritime, mais ne lui confère pas de rôle de surveillance de la sécurité à l'égard de la Voie maritime. La réponse affirmait également que la responsabilité des plans d'intervention d'urgence propres à la Voie maritime relève de la CGVMSL.

Dans un complément d'information (9 mai 2005), le ministère réitérait ce point de vue et indiquait qu'au vu du rôle de gestion que le ministre des Transports a conféré à la CGVMSL en vertu de la *Loi maritime du Canada*, le ministère n'assumerait pas la responsabilité d'approuver les plans d'intervention d'urgence de la CGVMSL. Cependant, à la suite de discussions entre Transports Canada et la CGVMSL, il a été résolu de modifier l'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien. Cette entente précise comment la CGVMSL gère, exploite et entretient la Voie maritime.

On prévoit que la modification exigera que la CGVMSL ait un plan d'intervention d'urgence à jour en place. Le plan devra être validé tous les cinq ans par une partie indépendante compétente, et des exemplaires de son rapport seront acheminés à Transports Canada et à la CGVMSL. Ainsi, la question de la « surveillance » de la préparation globale aura essentiellement été réglée par Transports Canada, ce qui respecte l'intention de la recommandation. La CGVMSL continuera de mener des exercices d'urgence tous les ans.

Si elles sont entièrement mises en œuvre, les mesures proposées permettront de réduire sensiblement les risques associés à une préparation insuffisante en s'assurant que les plans d'intervention sont tenus à jour en vue de répondre adéquatement aux situations d'urgence liées aux navires dans la Voie maritime. On prévoit que les mesures destinées à modifier l'entente seront finalisées au printemps.

Le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (le 16 mai 2005)

Dès réception, le libellé de la modification proposée à l'entente sera vérifié et évalué en fonction de l'intention de la recommandation, et la mise en œuvre des mesures proposées fera l'objet d'une surveillance.

Le présent dossier est classé **actif**.

Réponse à M02-04 (novembre 2006)

Selon la mise au point de novembre 2006 de Transports Canada, la CGVMSL a indiqué que la validation des plans sera effectuée par un tiers indépendant tous les cinq ans. Le tiers communiquera son rapport à Transports Canada et à la Voie maritime, et la Voie maritime continuera d'organiser des exercices annuels des interventions d'urgence.

Réévaluation du Bureau (novembre 2006)

L'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien a été modifiée en janvier 2006 de façon à exiger que la CGVMSL dresse et tienne à jour un plan d'intervention d'urgence qu'elle vérifiera et actualisera chaque année. En outre, le plan sera validé par un tiers indépendant tous les cinq ans. Le plan d'intervention d'urgence comprendra, entre autres, une liste des rôles et responsabilités de la CGVMSL et d'autres organisations intervenant dans les mesures d'urgence, une description des modalités des interventions d'urgence et notamment des communications ainsi qu'une description de la formation et des exercices prévus à l'égard des interventions d'urgence. Une copie du plan d'intervention d'urgence actualisé et validé et des résultats des vérifications annuelles sera remise à Transports Canada. Transports Canada sera ainsi renseigné sur l'état global de préparation aux urgences liées aux navires dans la Voie maritime.

En conséquence, le Bureau estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (novembre 2006)

Le BST ayant évalué que la lacune de sécurité décrite dans la recommandation M02-04 avait été corrigée, aucun suivi n'est requis.

Le présent dossier est classé **inactif**.