



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M03-03

Préparation aux situations d'urgence

Contexte

Le 9 novembre 1999, le vraquier chargé *Alcor* remonte le fleuve Saint-Laurent en direction de Trois-Rivières (Québec) sous la conduite d'un pilote. Au cours d'un changement de cap, le navire s'échoue. Le capitaine contacte aussitôt les propriétaires du navire pour obtenir les services de remorqueurs. Une heure et demie après l'échouement, on demande les services d'un remorqueur, qui arrive sur les lieux environ trois heures et demie plus tard. À ce moment-là, la marée haute est passée, et le renflouement n'est plus possible avec un seul remorqueur. Le pilote décide alors de rester à bord pour prêter main-forte à l'équipage.

Quelque 28 heures après l'échouement, quatre remorqueurs réussissent à déplacer le navire de 2,8 encablures, mais le navire s'échoue de nouveau sous l'action de la marée descendante. Quelque 31 heures après le premier échouement, le pilote demande à être remplacé. Aux petites heures le lendemain matin, la coque du navire se rompt.

On fait appel aux services d'une deuxième entreprise de sauvetage maritime qui effectue des réparations provisoires importantes à la coque en prévision d'une deuxième tentative de renflouement. Le 5 décembre 1999, on renfloue le navire. Toutefois, le navire s'échoue presque une troisième fois, du fait que l'équipe de sauvetage maritime et de navigation n'a pas bien apprécié l'action du courant sur le navire et que les déplacements du navire n'ont pas été surveillés de près.

Pendant que les efforts pour renflouer l'*Alcor* se poursuivent, les services du trafic maritime (STM) informent un navire remontant qu'on va probablement lui demander de réduire son allure et de ne pas pénétrer dans la partie du fleuve qui va être fermée provisoirement. Quand le pilote du navire remontant contacte les pilotes de l'*Alcor* pour en savoir plus, on lui signale que l'*Alcor* devrait être dans le chenal dans une heure environ. Le pilote du navire remontant informe alors les STM qu'il va poursuivre sa route à plein régime pour dépasser l'*Alcor* avant qu'il ne revienne dans le chenal. Les représentants de Transports Canada (TC) et de la Garde côtière canadienne (GCC) à bord de l'*Alcor* apprendront plus tard que le navire remontant a été autorisé à passer. Ils demandent alors la fermeture du chenal. Les STM ferment le chenal à la navigation, et le navire remontant est immobilisé et jette l'ancre.

Quand l'*Alcor* escorté quitte le chenal fermé à la navigation, le navire-citerne *Eternity* est déjà en route. L'équipe de navigation de chaque navire au mouillage décide d'appareiller, et les deux navires commencent à lever l'ancre. Pendant ce temps, un abordage est évité de justesse entre le navire-citerne *Eternity* qui faisait route et le porte-conteneurs *Canmar Pride* en train de lever l'ancre.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M99L0126 a été publié le 22 janvier 2004.

Recommandation du Bureau M03-03 (le janvier 2004)

Un certain nombre de lacunes ont été relevées dans les mesures prises à la suite de cet événement. La réaction à l'échouement initial a été inadéquate et a contribué à l'escalade dans l'incident. Le fait que les remorqueurs et l'équipement de navigation n'aient pas été utilisés de façon optimale et que les ressources à la passerelle n'aient pas été gérées aussi efficacement que possible a mené au second échouement du navire, qui a occasionné d'importantes avaries. Les principaux intervenants n'ont pas tous participé à la planification et la mise au point du plan de sauvetage. Pendant les opérations de sauvetage, les relations de travail de l'équipe à la passerelle étaient décosues et non coordonnées, au point où le navire s'est presque échoué une troisième fois. Il n'y avait pas de plan de mesures pour les urgences liées à la navigation, de sorte que la réaction à l'urgence a manqué de coordination. Vu l'absence de plan d'urgence, les responsables gouvernementaux n'ont pas pu évaluer objectivement la pertinence et l'avantage des mesures d'urgence.

Le Bureau a constaté que certaines structures de gestion des interventions d'urgence et certains modèles de prise de décisions en fonction du risque auxquels on a recours face à des situations d'urgence en mer ne conviennent pas pour les situations liées à la navigation. De plus, prenant acte de la complémentarité des mandats de TC et du MPO/de la GCC, consistant à promouvoir la sécurité des navires et à protéger le milieu marin, et conscient du rôle important que jouent les administrations de pilotage dans la fourniture de renseignements précieux pour l'exploitation des navires dans les zones de pilotage, le Bureau estime qu'une approche planifiée et coordonnée est nécessaire à la fois pour contrer les situations d'urgence liées à la navigation dans les eaux canadiennes et pour appuyer les efforts déployés par les armateurs en vue de faire face aux accidents. Le Bureau a donc recommandé que :

Le ministère des Transports, le ministère des Pêches et des Océans et les administrations de pilotage du Canada, après consultation avec des compagnies maritimes, élaborent et mettent en application des plans d'intervention permettant de contrer efficacement les risques découlant des situations d'urgence reliées à la navigation, et que des exercices de rodage soient organisés.

Recommandation M03-03 du BST

Réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides à la recommandation M03-03 (février 2004)

À la suite des rapports d'enquête reçus au sujet des navires mentionnés plus haut, il convient de noter que l'Administration de pilotage des Laurentides a déjà pris les dispositions nécessaires pour éviter que de tels incidents se répètent et a pris bonne note de la recommandation formulée dans le rapport.

L'Administration a l'intention de participer avec les autres intervenants à un comité de travail pour s'assurer que toutes les recommandations émises se réalisent.

L'Administration a l'intention de coordonner ses efforts avec les autres intervenants concernés et a créé un comité de travail pour assurer le suivi à l'égard de toutes les recommandations.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (avril 2004)

Transports Canada est d'accord avec la recommandation du Bureau et a pris les mesures suivantes pour élaborer des plans d'intervention en cas d'urgences liées à la navigation, les mettre en place et effectuer des exercices. Les bureaux régionaux de la Sécurité maritime de Transports Canada collaborent actuellement avec les quatre administrations de pilotage et avec les bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne (GCC) à l'examen du rapport du BST. Transports Canada a demandé que chaque bureau régional procède, par l'entremise d'un groupe de travail, à la conception d'un plan d'action qui répondra à l'intention de la recommandation. Le groupe de travail composé de représentants de toutes les parties intéressées cherchera des moyens d'améliorer la coordination, la communication et l'intervention d'urgence, comme le suggère le BST dans sa recommandation.

Les plans d'action prévoiront des objectifs clairs et mesurables découlant d'un examen interne des recommandations formulées par le groupe de travail à l'issue de son analyse des lacunes possibles des plans d'intervention face aux urgences liées à la navigation. Les plans d'action proposeront en outre des solutions pratiques et des plans de mesures d'urgence destinés à rehausser la sensibilisation du milieu local et l'efficacité des intervenants locaux en situation d'urgence. Le but consiste à améliorer les fonctions de coordination des organismes principaux et des organismes de ressources, et à mieux définir leurs rôles. À la réception des plans d'action proposés, le comité exécutif de la Sécurité maritime de Transports Canada évaluera et précisera les mesures supplémentaires qui s'avéreront nécessaires.

À la suite des mesures déjà prises, qui étaient soulignées dans le rapport du BST, Transports Canada et les bureaux régionaux de la GCC au Québec ont dressé des scénarios possibles et élaboré un procédé qui permettra d'identifier rapidement et efficacement les équipes de première intervention qui doivent faire face à des urgences liées à la navigation comme un échouement. L'équipe d'intervention régionale de la Sécurité maritime dispose d'agents de garde prêts à répondre à toute urgence 24 heures par jour. Lorsque survient une urgence maritime, une équipe d'intervention est dépêchée pour évaluer la situation et transmettre rapidement l'information au coordonnateur régional. Des dispositions semblables pourraient être prises à l'échelle nationale si elles ne sont pas déjà en place dans les autres régions.

De plus, TC surveille les évaluations régionales des risques de pilotage effectuées par les administrations de pilotage. Il en tiendra compte lorsqu'il modifiera éventuellement la réglementation du pilotage dans les secteurs où les pratiques ou les règlements devront faire l'objet de modifications importantes afin de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces.

Réponse du ministère des Pêches et des Océans à la recommandation M03-03 (avril 2004)

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) s'est penché sur les questions soulevées par les recommandations. Au début de 2002, peu après que le Bureau de la sécurité des transports a fait part de ses conclusions préliminaires au MPO, un comité interministériel a été créé – le comité de travail sur l'amélioration de la gestion des interventions d'urgence, formé de représentants

de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et du ministère des Pêches et des Océans/de la Garde côtière canadienne (MPO/GCC). Les principaux points à améliorer étaient les suivants :

- coordination entre les acteurs concernés;
- examen du réseau d'avertissement et d'alerte;
- élaboration d'une méthode commune d'analyse des risques.

Un rapport d'étape sur le Réseau d'avertissement et d'alerte a été présenté au comité au début de février 2004. Ce rapport examine le fonctionnement du réseau et propose une série d'améliorations allant de l'augmentation des capacités de l'équipement informatique à l'établissement de protocoles avec tous les acteurs concernés, à la lumière des besoins en information de ces acteurs. Nous procédons actuellement à l'établissement des protocoles et à la consultation des parties concernées aux fins de l'examen des besoins.

La GCC a dressé en juin 2003 un rapport d'étape sur une méthode commune d'analyse des risques. Ce rapport propose une évaluation des risques dans chaque secteur, précise des scénarios en fonction des risques et décrit les rôles et responsabilités, lors d'un événement, à l'égard des phases préparatifs, intervention et récupération.

La GCC est maintenant en voie d'élaborer une méthodologie commune d'analyse des risques et travaille avec Transports Canada à l'élaboration de ses méthodes d'analyse des risques. Une fois que Transports Canada aura terminé ses travaux, les ministères travailleront ensemble à l'élaboration d'une méthode commune.

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) et la Corporation des pilotes seront invitées à se joindre au comité de travail une fois que la revue du réseau d'avertissement et la mise au point d'une méthode d'analyse des risques seront suffisamment avancées. Auparavant, il faudrait examiner toutes les réactions et assurer une solide coordination entre les deux acteurs principaux, TC et la GCC. Des exercices comprenant davantage d'acteurs, dont l'APL, font partie des plans d'action de 2004-2005 et 2005-2006. Des rencontres entre la GCC et l'APL sont prévues au printemps, et l'APL sera pleinement renseignée sur les travaux effectués au sein de la GCC.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (décembre 2004)

Un complément d'information reçu de TC et du MPO/de la GCC indique que, hormis ce qui est fait dans la région des Laurentides du MPO/de la GCC, aucun autre effort coordonné n'est fait au niveau régional entre les parties pour donner suite à la recommandation. TC a indiqué qu'il a demandé à ses bureaux régionaux de revoir le plan d'urgence local et de dresser un plan d'action en vue de satisfaire à l'intention de la recommandation M03-03; toutefois, rien ne permet de penser que cette revue soit coordonnée avec les autres intervenants. La GCC a indiqué qu'elle avait pris des mesures uniquement dans la région des Laurentides. C'est cette région du MPO/de la GCC qui s'occupe de la mise en œuvre de la recommandation M03-03; le personnel de l'Administration centrale du MPO/de la GCC attendra que cette région lui communique les leçons qui découlent de l'incident et fera parvenir cette information aux autres bureaux régionaux pour qu'ils l'utilisent selon les besoins. Toutefois, l'information recueillie

dans le cadre des enquêtes en cours sur l'échouement du vraquier *Yong Kang* (M03L0148) près de Québec (Québec), et sur l'échouement du porte-conteneurs *Horizon* (M04L0092) près de Sorel (Québec), donne à penser qu'il continuera d'y avoir des lacunes au niveau de la préparation et de la coordination des interventions de Transports Canada et du MPO/de la GCC.

Un complément d'information reçu de la région des Laurentides du MPO/de la GCC indique que les travaux en cours ont été exécutés uniquement par le bureau régional de la Sécurité maritime de Transports Canada. On prévoit que d'autres bureaux prendront part aux travaux. Des entretiens ont eu lieu avec l'APL pour expliquer les travaux en cours, et on prévoit l'inviter à participer aux travaux plus tard. Des procédures ont été mises en place pour promouvoir la coopération entre Transports Canada et le MPO/la GCC.

Une rencontre du comité de la région des Laurentides de Transports Canada et du MPO/de la GCC est prévue. Des sous-comités sur l'évaluation des risques et la mise à jour du système d'alerte présenteront leurs recommandations respectives pour les prochaines étapes du projet. C'est à cette étape qu'on prévoit demander la participation de l'APL et du Port de Montréal, ce dernier ayant déjà indiqué qu'il souhaiterait participer à un exercice où seraient abordés des problèmes semblables à ceux rencontrés à la suite de l'échouement de l'*Alcor*.

En ce qui concerne l'identification des navires inférieurs aux normes, les navires désirant entrer au Canada doivent communiquer d'avance avec les STM pour indiquer leur arrivée dans les eaux canadiennes. Tous les renseignements, y compris les déficiences, fournis par ces navires aux STM sont consignés dans le Système intégré d'information sur la navigation maritime (INNAV). Tout navire identifié dans le système INNAV comme un navire présentant un intérêt particulier (ou qui fait l'objet d'une note indiquant qu'une autorité doit être contactée) est signalé par les STM à l'autorité compétente. De plus, Transports Canada a décidé de mettre en ligne la base de données de son Système de contrôle par l'État du port. Ce changement permettra aux autres ministères et organismes fédéraux (le MPO/la GCC notamment) d'avoir accès à l'information pour simple lecture. À l'heure actuelle, les données canadiennes consignées dans la base de données du Système de contrôle par l'État du port sont disponibles sur Internet. On peut y faire des demandes de renseignements sur un navire et visualiser les résultats des contrôles par l'État du port. (Cette information a aussi été prise en compte dans la réévaluation de la recommandation M93-13 du Bureau).

Des mesures sont prises par TC et le MPO/la GCC dans la région des Laurentides pour cerner les améliorations visant à alerter les divers participants, y compris l'administration de pilotage. Des exercices sont proposés pour vérifier la coordination et la gestion des interventions en cas d'incidents liés à la navigation. Toutefois, hormis l'élaboration d'une application en ligne visant à permettre l'accès à la base de données du Système de contrôle par l'État du port, ce qui permettra aux organismes de réglementation maritime d'identifier rapidement les navires ayant des déficiences connues, rien n'indique qu'une approche coordonnée est adoptée ailleurs au pays pour donner suite à la recommandation.

Le Bureau estime donc que, dans l'ensemble, les réponses de TC, du MPO/de la GCC et de l'APL dénotent qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (décembre 2005)

À l'automne 2004, le MPO (Services de communication et de trafic maritimes – SCTM) et l'Administration portuaire de Montréal ont participé à un exercice visant à valider les rôles des diverses parties dans la gestion du trafic maritime à la suite d'un événement maritime. En avril 2005, un projet de guide régional de TC et de la GCC a été élaboré pour décrire la façon de procéder en situation d'urgence. TC et l'Administration de pilotage des Laurentides préparent actuellement un accord prévoyant l'affectation d'un pilote à l'équipe d'intervention en cas d'événement. Aucune démarche coordonnée ne semble avoir été entreprise dans d'autres régions du pays pour faire suite à la recommandation. Les mesures décrites plus haut, prises dans une région de la GCC, si elles sont entièrement mises en œuvre, devraient atténuer la lacune notée dans les urgences. Cependant, rien n'indique que d'autres mesures ont été prévues dans les autres régions de la GCC.

Aucun changement important visant à pallier la lacune de sécurité n'a été noté depuis la dernière évaluation.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (novembre 2006)

Dans sa mise à jour de novembre 2006, TC a indiqué qu'un comité de travail réunissant TC et le MPO avait été constitué en 2003 pour améliorer la gestion des interventions en cas d'urgence. TC et la GCC ont produit un guide commun de la gestion des événements maritimes inhabituels. Ce document vise à décrire les rôles et responsabilités de chaque ministère en cas d'événement exigeant des efforts coordonnés des deux ministères. Il précise les diverses façons d'évaluer les situations à risque, et servira de document de référence pendant les situations d'urgence.

En plus de la mise à jour de TC, le MPO (GCC) a indiqué le 22 novembre 2006 qu'une entente avait été signée avec l'Administration de pilotage des Laurentides, prévoyant le recours à des pilotes de classe A dans la première phase de l'évaluation des risques, conformément aux prescriptions du guide de gestion des événements maritimes exceptionnels. La région du Québec a récemment organisé l'exercice « Prévention 2006 » répondant au but général d'améliorer nos capacités d'intervention et de communication avec nos partenaires, dont le gouvernement provincial. La région du Québec travaille aussi avec ses collègues de Transports Canada pour évaluer la construction de deux terminaux méthaniers dans la région, qui aidera à améliorer à la fois notre méthode de gestion maritime et notre concertation.

La région travaille également à la phase 1 d'une console de gestion des interventions exceptionnelles, destinée à faciliter l'acquisition et l'échange de renseignements internes et externes et à automatiser la production de certains rapports de situation, de façon à ce que le responsable de service puisse consacrer davantage de temps aux tâches plus importantes de l'analyse de la situation et de la prise de décisions. De plus, la région du Québec de la GCC planifie l'aménagement d'un local polyvalent qui serait équipé afin de gérer les événements exceptionnels; il devrait être prêt à l'été 2007.

En ce qui concerne le protocole d'entente sur le fonctionnement du réseau d'avertissement et d'alerte lors d'incidents maritimes, il ne reste que des détails à régler avec le Bureau de la

sécurité des transports avant qu'il puisse être signé. Un protocole d'entente semblable a déjà été signé en mai 2005 par la sécurité maritime de Transports Canada et la GCC. Un nouveau logiciel est en voie de mise au point pour améliorer la gestion du réseau d'avertissement et d'alerte. Cet outil devrait être prêt d'ici la fin mars.

Le guide de gestion des événements maritimes exceptionnels contient un résumé de la méthode d'évaluation des risques qui supposerait la participation d'équipes multidisciplinaires comprenant par exemple les pilotes dont il est question au point 1. Cependant, il ne s'agit que d'une méthode de base qui devrait être raffinée afin d'assurer une mise en pratique uniforme et cohérente.

Dans ce but, le coordonnateur de l'Administration centrale et son partenaire chez Transports Canada étudieront la possibilité d'élaborer une méthode standardisée d'analyse des risques pour l'ensemble du pays.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (novembre 2006)

TC et la GCC ont mis au point un guide commun sur la gestion des événements maritimes inhabituels. Ce document vise à décrire les rôles et responsabilités de chaque ministère en cas d'événement exigeant des efforts coordonnés des deux ministères. Il précise les diverses façons d'évaluer les situations à risque, et prévoit la participation de l'Administration de pilotage des Laurentides. Par ailleurs, un exercice visant à éprouver les capacités d'avertissement et de communication coordonnés a été organisé. Le projet de mise en place d'une méthode standardisée d'analyse des risques applicable dans l'ensemble du pays, si cette méthode est pleinement mise en place, réduira sensiblement les risques résultant des urgences liées à la navigation

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (juin 2008)

En juin 2008, TC a indiqué qu'un guide de gestion des événements maritimes exceptionnels avait été élaboré pour décrire les rôles et responsabilités de TC et de la GCC en cas d'événement exigeant des interventions coordonnées des deux ministères. Au besoin, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) et d'autres administrations de pilotage ont accepté de mettre un pilote à la disposition de l'équipe de gestion de l'intervention qui évaluera la situation.

Une recommandation en ce sens a été transmise à chaque région, qui devra l'étudier et la mettre en œuvre s'il y a lieu dans le cadre des plans déjà en place.

Après que la recommandation M03-03 a été formulée, le document TP 14707, *Plan d'urgence nationale sur les lieux de refuge* (PUNLR), a été publié. Ce document vise à créer un cadre et une démarche de portée nationale assortis de mesures régionales, le tout devant assurer une intervention rapide et efficace lorsqu'un navire en détresse cherche un lieu de refuge. Le document aidera à assurer la cohérence de la démarche adoptée partout au pays pour mettre en place un plan d'intervention efficace respectant les responsabilités du Canada sur le plan tant international que national.

De nombreux éléments du guide de gestion des événements maritimes exceptionnels peuvent être considérés comme étant la norme en matière d'analyse des risques. La région du Québec a mis le guide en œuvre; elle a aussi mis en place un *Guide d'intervention de la Sécurité maritime*. D'autres régions sont en voie de mettre le guide en œuvre. Par exemple, la région de l'Ontario procède actuellement à des consultations en vue de modifier la politique et le manuel concernant son système régional de responsable de garde en cas d'urgence, de façon à y intégrer les éléments requis du PUNLR national. Un des éléments du PUNLR est l'exigence d'effectuer une évaluation avant de déterminer les mesures à prendre.

À l'échelle nationale, les administrations de pilotage de chaque région communiquent régulièrement avec les centres de trafic de la GCC et participent aux exercices qui sont organisés.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (septembre 2008)

Le guide de gestion des événements maritimes exceptionnels et le document intitulé *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge* (PUNLR) (TP 14707) ont été parachevés et sont en voie d'être mis en œuvre par les régions de Transports Canada. S'ajoutant aux méthodes d'intervention et plans d'urgence existants des régions, ils permettront l'adoption d'une méthode coordonnée d'analyse des risques et de prise de décisions dans le cas d'urgences liées à la navigation. Si elles sont pleinement mises en œuvre et appliquées partout au pays, les mesures rehausseront l'efficacité des interventions, réduisant sensiblement les risques engendrés par les urgences liées à la navigation.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (novembre 2009)

Dans sa mise à jour de novembre 2009, TC a indiqué que le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) a établi un cadre de portée nationale assorti de mesures régionales, qui permettra de réagir avec efficacité et efficacité lorsqu'un navire en détresse cherche un lieu de refuge. Les régions du Pacifique et de l'Atlantique ont terminé leurs PUNLR régionaux, tandis que les régions des Prairies et du Nord et celles du Québec et de l'Ontario mettent la dernière main aux leurs.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (février 2010)

La mise en œuvre et la mise à l'essai du guide de gestion des événements maritimes exceptionnels et du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge combinées aux procédures et plans d'urgence nationaux existants, permettront de faire une analyse coordonnée des risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation. Une fois qu'ils auront été mis en œuvre et mis à l'essai à la grandeur du pays, ces mesures permettront d'accroître l'efficacité des interventions et d'atténuer considérablement les risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (décembre 2010)

La mise à jour de TC, en date de décembre 2010, indiquait que tous les Plans d'urgence régionaux sur les lieux de refuge étaient terminés, sauf ceux des régions des Prairies et du Nord et du Québec. La région du Pacifique a mis son plan à l'essai, et les régions de l'Ontario et de l'Atlantique entendent mettre leur plan à l'essai au cours de la présente année. Les régions des Prairies et du Nord et du Québec ont activé le plan national pour intervenir à la suite d'événements réels.

TC entend mettre à l'essai le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge dans toutes les régions pour s'assurer que toutes les personnes-ressources sont au courant du plan national. Ces exercices sont aussi une bonne occasion dont les intervenants peuvent profiter pour comprendre leurs responsabilités et leurs rôles respectifs. Le plan national a été instauré en 2007, et la plupart des régions ont finalisé leur annexe régionale au plan national (sauf les régions des Prairies et du Nord et du Québec).

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (mars 2011)

Une fois que les plans régionaux sur les lieux de refuge des régions des Prairies et du Nord et du Québec seront terminés et que les plans des régions du Pacifique et de l'Atlantique auront été mis à l'essai dans le cadre d'exercices, les risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation seront réduits considérablement, sinon éliminés.

Par conséquent, tant que tous les plans ne seront pas terminés et n'auront pas tous été mis à l'essai dans le cadre d'exercices, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (décembre 2011)

On a terminé tous les plans d'urgence régionaux sur les lieux de refuge, faisant en sorte que les risques associés à la navigation sont atténués adéquatement, sauf dans les régions du Québec et des Prairies et du Nord. Les plans sont en train d'être terminés dans ces deux régions. Les régions du Pacifique et de l'Ontario ont mis leur plan à l'essai. Les régions du Québec et des Prairies et du Nord ont utilisé le plan national pour faire face à des événements réels. La région de l'Atlantique entend mettre son plan à l'essai durant le premier semestre de 2012.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (mars 2012)

Une fois que les plans d'urgence régionaux sur les lieux de refuge auront été terminés (Québec et Prairies et Nord) et mis à l'essai (Atlantique), les risques associés aux urgences relatives à la navigation seront réduits de façon importante ou éliminés.

Par conséquent, jusqu'à ce que tous les plans soient terminés et mis à l'essai, le BST estime que la réponse continue de dénoter une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (novembre 2012)

Afin que les risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation soient réduits, sinon éliminés, Transports Canada a pris les mesures suivantes :

Adoption du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) en 2007. Des plans régionaux qui garantissent la réduction des risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation ont été mis en place et évalués dans les régions du Pacifique, de l'Ontario et de l'Atlantique. Les ébauches des plans régionaux sur les lieux de refuge des régions des Prairies et du Nord et du Québec sont terminées. Ces plans doivent être approuvés et traduits.

Les régions des Prairies et du Nord et du Québec ont utilisé le plan national pour faire face à des événements réels (et non dans le cadre d'exercices). Transports Canada entend mettre à l'essai le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge dans toutes les régions pour s'assurer que toutes les personnes-ressources sont au courant du plan national. Ces exercices seront aussi une occasion dont les intervenants pourront profiter pour comprendre leurs responsabilités et leurs rôles respectifs.

On peut consulter le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge ainsi que les plans régionaux de l'Ontario, du Pacifique et de l'Atlantique en suivant les liens suivants :

- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm>
- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-atlantique-menu-1099.htm>
- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-pacifique-menu-3046.htm>
- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-ontario-menu-3298.htm>

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (mars 2013)

Une fois que les plans régionaux sur les lieux de refuge des régions des Prairies et du Nord et du Québec seront traduits et que TC aura fait tous les exercices prévus dans toutes les régions, les risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation seront réduits considérablement, sinon éliminés.

Par conséquent, jusqu'à ce que tous les plans soient terminés, traduits et mis à l'essai, le BST estime que la réponse continue de dénoter une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le BST surveillera la mise en œuvre des mesures proposées. Le présent dossier est classé **actif**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (décembre 2013)

Afin de traiter adéquatement les risques liés aux situations d'urgence relatives à la navigation, Transports Canada a pris les mesures suivantes :

Adoption du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) en 2007. Des plans régionaux qui garantissent la réduction des risques liés aux situations d'urgence relatives à la

navigation ont été mis en place et évalués dans les régions du Pacifique, de l'Ontario et de l'Atlantique. La région du Québec a mis son plan en place et est actuellement en train de le formater et de le traduire en vue de l'afficher sur le site Web de TC. La région des Prairies et du Nord a activé et utilisé le plan national à cause d'événements réels qui se sont produits (et non de scénarios d'exercice). La région des Prairies et du Nord a procédé à un exercice du plan à l'interne avec les inspecteurs et en fera l'essai avec des clients et des intervenants externes dans un très proche avenir.

Le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge est le cadre utilisé par les régions pour l'élaboration uniforme de plans régionaux. Les exercices qui ont lieu dans les régions suivent les procédures et respectent les dispositions régionales mentionnées dans les plans. Ces plans incluent la notification à l'administration centrale. Transports Canada a l'intention de procéder à l'exercice des plans régionaux. Ces exercices donneront l'occasion au ministère, de même qu'à tous les intervenants, de comprendre leurs rôles et leurs responsabilités respectifs.

Le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge et les plans régionaux se trouvent aux adresses URL suivantes :

- **National** : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm>
- **Atlantique** : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-atlantique-menu-1099.htm>
- **Pacifique** : <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-tp14707-pacific-menu-3046.htm>
- **Ontario** : <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-tp14707-ontario-menu-3298.htm>
- **Prairies et Nord** : <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-menu-515-4267.htm>
- **Québec** : La région du Québec est actuellement en train de finaliser le plan en vue de l'afficher sur le site Web de TC. Le plan fait présentement l'objet d'un exercice lié à l'incident de Mont-Louis.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (mars 2014)

Le plan d'urgence national sur les lieux de refuge a été élaboré, et les plans régionaux ont été mis en place et font l'objet d'un exercice dans toutes les régions, sauf celle du Québec, où l'exercice a débuté, mais n'est pas terminé. Tant que le plan de la région du Québec n'aura pas fait l'objet d'un exercice, qu'il n'aura pas été finalisé et affiché sur le site Web de TC, le Bureau estime toujours que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-03 (décembre 2014)

Dans sa réponse, Transport Canada a réitéré l'information fournie dans sa réponse de décembre 2013 et a ajouté ce qui suit :

Afin de traiter correctement les risques associés aux situations d'urgence liées à la navigation, Transports Canada a pris les mesures suivantes :

Adoption du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) en 2007.
Des plans régionaux qui garantissent le traitement adéquat des risques associés

aux situations d'urgence liées à la navigation ont été mis en place et mis à l'essai dans les régions du Pacifique, de l'Ontario et de l'Atlantique. La région du Québec a achevé son plan, qui a été approuvé par le directeur régional – Sécurité et sûreté maritimes. Ce plan fait actuellement l'objet de changements mineurs de formatage en prévision de son affichage sur le site Web de TC. Québec a terminé la conception d'un scénario d'exercice, et l'exercice a eu lieu le 15 décembre 2014. La région des Prairies et du Nord a activé et utilisé le plan national à cause d'événements réels qui se sont produits (et non de scénarios d'exercice). La région des Prairies et du Nord a mis en œuvre le plan dans le cadre de l'opération Nanook 2014 (août). On projette la tenue cet hiver d'un exercice à grande échelle avec des clients et intervenants externes.

Le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge et les plans régionaux se trouvent aux adresses URL suivantes :

National :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm>

Atlantique :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-atlantique-menu-1099.htm>

Pacifique :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-pacifique-menu-3046.htm>

Ontario :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-ontario-menu-3298.htm>

Prairies et Nord :

http://www.tc.gc.ca/Publications/en/TP14707/PDF/HR/TP14707E_PNR.pdf

Québec :

<http://www.tc.gc.ca/eng/publications-maritime-abstracts-598.html#tp14707>

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M03-03 (mars 2015)

Le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge a été mis au point, et les plans régionaux ont été achevés, affichés et mis à l'essai dans toutes les régions. La lacune de sécurité associée aux situations d'urgence liées à la navigation a été corrigée de façon adéquate; par conséquent, l'évaluation de cette réponse a changé à **entièrement satisfaisante**.

Le présent dossier est maintenant **fermé**.