



RESPONSE TO PETITION

Prepare in English and French marking 'Original Text' or 'Translation'

PETITION No.: 421-02326

By: **MS. MAY (SAANICH-GULF ISLANDS)**

DATE: **MAY 4, 2018**

PRINT NAME OF SIGNATORY: **THE HONOURABLE MARC GARNEAU**

Response by the Minister of Transport

SIGNATURE

Minister or Parliamentary Secretary

A handwritten signature in cursive script, reading "Marc Garneau".

SUBJECT

Navigable waters

ORIGINAL TEXT

REPLY

The Government believes that a clean environment and a strong economy go hand in hand, and the protection of Canada's waters and marine ecosystems is of utmost importance to the Government of Canada.

Canada has a comprehensive marine safety regime that includes legislation, frameworks, standards and policies necessary for the safe conduct of marine activities in harmony with international standards. The government also provides ongoing oversight of the marine industry, including domestic and foreign vessels, through inspections and enforcement measures. With its strong record of safety, the marine transportation system will continue to be critical for bringing Canada's natural resources to international markets in a sustainable manner.

Building on our robust system, in November 2016, the government announced the Oceans Protection Plan, which will see an unprecedented investment of \$1.5 billion over five years. The new measures will increase the strength and capabilities of Canada's marine safety regime, build world-leading federal environmental response capacity, reduce risks associated with natural resources being imported and exported by ship, and improve economic prospects for the middle-class. This work

would be done in partnership with Indigenous Peoples, local groups and communities leading restoration activities.

For example, the Canadian Coast Guard is strengthening its 24/7 response capacity to proactively respond to marine emergencies to protect Canada's waters. It is also modernizing its response equipment and increasing on-water response capabilities on all three coasts. Furthermore, the Canadian Coast Guard will increase towing capacity by leasing two vessels capable of towing commercial tankers and container ships, and by installing new towing kits on its large vessels to improve capacity to take swift action. To ensure adequate industry-funded compensation is available for those affected by oil spills, the polluter-pay principle will be strengthened through changes to Canada's Ship-Source Oil Pollution Fund.

New investments will fund research to help improve emergency response to marine pollution incidents on the water drawing on the expertise and experience of the science community both in Canada and abroad. For example, Fisheries and Oceans Canada and Natural Resources Canada are conducting research to better understand how different oil and petroleum products behave when spilled in a marine environment.

In addition, Transport Canada and the Canadian Coast Guard will work with Indigenous Peoples and coastal communities to design new information-sharing systems and platforms so communities have access to real-time information on marine shipping activities to support safer navigation in local waters. Moreover, Environment and Climate Change Canada is undertaking a five-year project to improve marine weather services in two high-risk areas by providing more detailed weather information more frequently, including high-resolution wind and sea-state information for the upcoming 12 hours.

The Government of Canada has created a fund to protect and restore coastal marine ecosystems that are vulnerable to increased marine shipping and development activities. This fund will support the establishment of coastal habitat zone plans and the identification of habitat restoration priorities located on the West, East and Arctic coasts. The habitat restoration projects would contribute to the mitigation of stressors affecting marine life and their habitats.

Furthermore, as part of a suite of measures that the government is putting in place to protect Canada's coasts and waterways, on May 12, 2017, Bill C-48, the *Oil Tanker Moratorium Act*, was introduced in the House of Commons. Formalizing the proposed oil tanker moratorium on British Columbia's north coast is a key government priority. Through this legislation, the government is seeking to prohibit oil tankers carrying more than 12,500 metric tons of crude or persistent oils as cargo from stopping, loading or unloading at ports or marine installations in northern British Columbia.

Through extensive consultations, we heard that community and industry resupply should be protected. Therefore, shipments below 12,500 metric tons will continue to be allowed to ensure communities can receive critical shipments of heating oils and other petroleum products.

The proposed oil tanker moratorium complements the longstanding and successful voluntary Tanker Exclusion Zone (TEZ) for loaded oil tankers servicing the Trans-Alaska Pipeline System. Adopted by Canada and the United States (US) in the 1980s, the TEZ ensures that loaded oil tankers transiting between Alaska and U.S. West Coast ports transit west of the zone boundary to protect the shoreline in the event a tanker becomes disabled. The TEZ extends up to 70 nautical miles offshore and

narrows down to 25 nautical miles as tankers approach the Juan de Fuca Strait to enter U.S. waters. More than 300 tankers transit safely each year along British Columbia's coast respecting the TEZ.

The Oceans Protection Plan addresses the concerns we heard from Canadians on marine safety, including during reviews of natural resource projects where marine shipping is needed to move goods to international markets. The Government of Canada will continue to work with Indigenous Peoples and local communities to address concerns on other fronts, such as pipeline safety, marine mammal protection and climate change.

The Oceans Protection Plan demonstrates the Government of Canada's commitment to safe, clean, and efficient marine transportation that improves marine safety and responsible shipping, while supporting economic growth.



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
2018-2019

RÉPONSE À LA PÉTITION

Préparer en anglais et en français en indiquant 'Texte original' ou 'Traduction'

N^o DE LA PÉTITION : 421-02326

DE : MME MAY (SAANICH-GULF ISLANDS)

DATE : LE 4 MAI 2018

INSCRIRE LE NOM DU SIGNATAIRE : L'HONORABLE MARC GARNEAU

Réponse du ministre des Transports

SIGNATURE

Ministre ou secrétaire parlementaire

OBJET

Eaux navigables

TRADUCTION

RÉPONSE

Le gouvernement est d'avis qu'un environnement propre et une économie forte vont de pair, et la protection des eaux et des écosystèmes marins du Canada revêt la plus haute importance pour le gouvernement du Canada.

Le Canada dispose d'un régime législatif complet pour assurer la sécurité maritime. En effet, ce régime comprend des lois, des cadres de travail, des normes et des politiques nécessaires pour que les activités maritimes soient exécutées de façon sécuritaire et conforme aux normes internationales. Le gouvernement offre également une surveillance continue de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens comme étrangers, en effectuant des inspections et en appliquant la loi. Doté d'une solide fiche en matière de sécurité, le système de transport maritime du Canada continuera d'être un élément essentiel pour assurer le transport durable des ressources naturelles du Canada vers marchés internationaux.

En s'appuyant sur notre système robuste, le gouvernement a annoncé, en novembre 2016, le Plan de protection des océans, dans le cadre duquel des investissements sans précédent de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans seront réalisés. Les nouvelles mesures accroîtront les forces et les capacités

du régime de sécurité maritime du Canada, rehausseront la capacité fédérale d'intervention environnementale au rang des meilleures du monde, atténueront les risques liés à l'importation et à l'exportation par navire des ressources naturelles et amélioreront les perspectives économiques pour la classe moyenne. Les travaux seraient effectués en partenariat avec les Autochtones, les organisations locales et les collectivités, qui dirigeraient les activités de restauration.

Par exemple, la Garde côtière canadienne renforce sa capacité d'intervention 24 heures sur 24, afin de répondre de manière proactive aux urgences maritimes et de protéger les eaux canadiennes. L'organisation modernisera son équipement d'intervention et améliorera son potentiel d'intervention sur l'eau le long des trois côtes du Canada. De plus, elle renforcera sa capacité de remorquage en louant deux navires capables de remorquer des navires citernes commerciaux et des porte-conteneurs, et en installant de nouveaux dispositifs de remorquage sur ses grands navires pour améliorer leur capacité d'intervention rapide. Afin de veiller à ce que des indemnités suffisantes financées par l'industrie soient mises à disposition des personnes affectées par les déversements d'hydrocarbures, le principe du pollueur-payeur sera renforcé au moyen de la modification de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

De nouveaux investissements financeront la recherche visant à améliorer les interventions d'urgence en cas de pollution maritime et tireront parti de l'expertise et de l'expérience du milieu scientifique au Canada et à l'étranger. Par exemple, Pêches et Océans Canada et Ressources naturelles Canada réalisent des études afin de mieux comprendre la façon dont différents produits des hydrocarbures se comportent lors d'un déversement maritime.

De plus, Transports Canada et la Garde côtière canadienne collaborera avec les Autochtones et les collectivités côtières afin de concevoir de nouveaux systèmes et de nouvelles plateformes de communication qui leur donneront accès en temps réel aux renseignements relatifs aux activités de transport maritime dans les eaux de leur région. En outre, Environnement et Changement climatique Canada entreprend un projet quinquennal en vue d'améliorer son offre de services météorologiques maritimes dans deux zones à risque élevé en fournissant de l'information météorologique plus détaillée plus fréquemment, notamment des renseignements à résolution élevée sur les vents et sur l'état de la mer pour les 12 prochaines heures.

Le gouvernement du Canada a également créé un fonds visant à protéger les écosystèmes côtiers vulnérables à une hausse des activités de transport et de développement maritimes. Ce fonds permettra d'appuyer l'élaboration de plans pour les zones d'habitat côtier et l'établissement de priorités en matière de restauration des habitats des côtes ouest, est et de l'Arctique. Les projets de restauration des habitats contribueraient à l'atténuation des facteurs de stress ayant une incidence sur la vie maritime et les habitats connexes.

En plus, le 12 mai 2017, le projet de loi C-48 (*Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*) a été déposé à la Chambre des communes. Ce projet de loi s'inscrit dans un ensemble de mesures que le gouvernement met en place pour protéger les côtes canadiennes et de voies navigables. L'officialisation du moratoire relative aux pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique est une priorité absolue pour le gouvernement. Grâce à cette loi, le gouvernement vise à interdire aux pétroliers transportant une cargaison de plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de s'arrêter, de charger ou de décharger leur cargaison aux ports ou à l'installation maritime située le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Au cours d'un processus de consultation exhaustif, on nous a signalé qu'il était important de protéger le ravitaillement des collectivités et des entreprises. Par conséquent, les livraisons inférieures à 12 500 tonnes métriques continueront d'être autorisées pour faire en sorte que les collectivités puissent s'approvisionner, notamment en mazout de chauffage.

Le projet de moratoire sur les pétroliers complète la zone d'exclusion volontaire des pétroliers (ZEP), une initiative de longue date réussie qui s'applique aux navires citernes chargés desservant l'oléoduc trans-Alaska. La ZEP, adoptée par le Canada et les États-Unis dans les années 1980, fait en sorte que les pétroliers chargés qui transitent entre l'Alaska et les ports de la côte ouest des États-Unis se déplacent à l'ouest de la zone de limitation afin de protéger le rivage dans le cas où un pétrolier se retrouve hors service. La largeur de la ZEP à partir des côtes atteint 70 milles marins, mais elle est d'environ seulement 25 milles marins à proximité du détroit de Juan de Fuca, juste au nord de la limite des eaux américaines. Chaque année, plus de 300 pétroliers transitent en toute sécurité et dans le respect de la ZEP le long de la côte de la Colombie-Britannique.

Le Plan de protection des océans vise à traiter les préoccupations formulées par les Canadiens en matière de sécurité maritime, notamment durant l'examen de projets liés aux ressources naturelles où le transport maritime est essentiel pour exporter des marchandises vers les marchés internationaux. Le gouvernement du Canada continuera de collaborer avec les Autochtones et les collectivités locales afin d'atténuer les préoccupations relatives à d'autres secteurs, y compris en ce qui a trait à la sécurité des pipelines, à la protection des mammifères marins et aux changements climatiques.

Le Plan de protection des océans démontre l'engagement du gouvernement du Canada à offrir un transport maritime sécuritaire, propre et efficace qui améliore la sécurité maritime et le transport responsable, tout en appuyant la croissance économique.