

Transport maritime: Paver la voie à la reprise économique du Canada

La Chambre de commerce maritime et ses membres ont joué un rôle vital au Canada tout au long de la pandémie de COVID-19 en s'assurant que la chaîne d'approvisionnement maritime continue d'acheminer les marchandises à l'intérieur du Canada, ainsi qu'aux États-Unis et vers les marchés étrangers.

Nos efforts en tant qu'industrie essentielle ont assuré qu'il demeure possible d'utiliser les céréales pour fabriquer du pain, des pâtes et d'autres aliments afin de nourrir les Canadiens, que les municipalités disposent d'amplement de sel pour l'hiver prochain et que les agrégats et autres matériaux de construction soient transportés afin de construire les infrastructures essentielles au cours de cette période.

Alors que nous regardons à plus long terme et la façon d'assurer que le Canada puisse retrouver une position plus avantageuse qu'auparavant, nous proposons une série de mesures qu'on pourrait prendre pour accroître la sécurité et l'efficacité du transport maritime en plus de créer des emplois, de hausser notre potentiel commercial et de protéger l'environnement.

1 Investir dans des innovations et des améliorations qui réduisent les émissions de polluants atmosphériques et les GES des navires, incluant les carburants de remplacement et les systèmes de propulsion dans le domaine du transport maritime

Le gouvernement du Canada a annoncé son intention de soutenir les efforts de développement des infrastructures marines et de convertir les navires alimentés en mazout lourd et en diesel pour utiliser plutôt des carburants plus écologiques, comme le gaz naturel liquéfié (GNL).

Certains membres de la flotte de la CCM utilisent déjà dans leurs navires des carburants alternatifs, comme le GNL, afin de propulser leurs navires, alors que d'autres explorent la possibilité d'utiliser des biocarburants. Ces efforts doivent faire l'objet d'études plus poussées afin de déterminer s'ils sont réalisables à long terme. On a ultimement besoin de systèmes de propulsion alternatifs sans émissions de carbone afin d'atteindre les objectifs à long terme. Il faudra poursuivre la recherche et le développement s'il n'existe pas de tels systèmes pour les gros navires commerciaux.

Dans l'intervalle, certains navires font déjà appel aux nouvelles technologies afin de réduire les émissions de polluants, incluant les épurateurs de gaz d'échappement. Ces systèmes sont capables de réduire le carbone noir et autres émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA).

- Nous demandons des investissements dans la R et D et nous appelons le gouvernement à aider les armateurs et leurs partenaires à procéder à l'essai des carburants alternatifs et des nouvelles technologies de propulsion pour étudier l'efficacité et l'efficience environnementale des carburants alternatifs dans le domaine du transport maritime.
- Ces efforts accéléreront l'adoption de ces technologies à bord des navires canadiens.
- Nous demandons au gouvernement de subventionner les armateurs qui s'affairent à des projets visant à réduire ou à éviter les émissions de GES ou de PCA. Cela pourrait consister, entre autres, à adopter ou à mettre au niveau des technologies et de l'équipement nouveaux, à mettre en place des pratiques ou des procédures d'exploitation éconergétiques ou à remplacer les combustibles fossiles par des carburants alternatifs à intensité carbonique moindre.



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME
www.MarineDelivers.com



@MarineDelivers

2 Étendre la Stratégie nationale de construction navale

En 2010, le gouvernement du Canada décidait de soutenir l'industrie maritime canadienne et de construire ses navires ici au Canada. Cette approche, qu'on a qualifiée de Stratégie nationale de construction navale, consiste à élaborer un plan de construction navale à long terme et durable qui profite aux Canadiens et à l'industrie maritime canadienne. Cette stratégie vise à construire des navires pour la marine et la Garde côtière ici au Canada. Ce programme prévoit également la possibilité de mettre à niveau et de moderniser d'autres navires pour la Garde côtière.

La Stratégie nationale de construction navale soutient officiellement deux chantiers navals, alors qu'on prévoit en annoncer un troisième. Il existe d'autres chantiers navals au Canada qui sont en mesure de soutenir la Stratégie nationale de construction navale et de contribuer à créer encore plus d'emplois au pays.

Le Canada compte plusieurs chantiers navals au pays, incluant dans les Grands Lacs, qui ont la capacité nécessaire pour construire des navires militaires et autres, incluant le renouvellement si attendu de la flotte de la Garde côtière canadienne.

Nous savons également qu'il est possible d'améliorer la flotte actuelle, par exemple, grâce aux projets de prolongation de la durée de vie des navires (PDVN). La flotte de la Garde côtière canadienne, par exemple, compte des navires qu'on devra soumettre à l'entretien de type PDVN au cours des prochaines années.

- Nous demandons que la Stratégie nationale de construction navale soit étendue à trois chantiers navals.
- Nous demandons qu'on investisse rapidement dans le renouvellement de la flotte de la Garde côtière canadienne pour lancer la construction de nouveaux navires cette année et terminer les projets de prolongation de la durée de vie des navires avant de livrer les nouveaux navires.
- Nous demandons qu'on investisse davantage dans la capacité de dragage de la Garde côtière canadienne dans le bas Saint-Laurent et sur les rivières Detroit et St. Clair, incluant dans des installations d'élimination confinées additionnelles.

3 Réinvestir dans le Fonds national des corridors commerciaux

Transports Canada a annoncé la création du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) doté d'un fonds de 2 milliards de dollars. Ce fonds était extrêmement populaire et visait à faciliter le financement des projets d'infrastructure au Canada, comme les travaux dans les aéroports, les ports, les dépôts de rails, les installations de transport et les voies d'accès.

En raison de la popularité du programme, le fonds fut rapidement épuisé, de sorte que des douzaines de projets admissibles n'ont pu en bénéficier. Le FNCC a grandement aidé le secteur maritime à accroître sa capacité d'exporter des marchandises canadiennes à l'étranger.

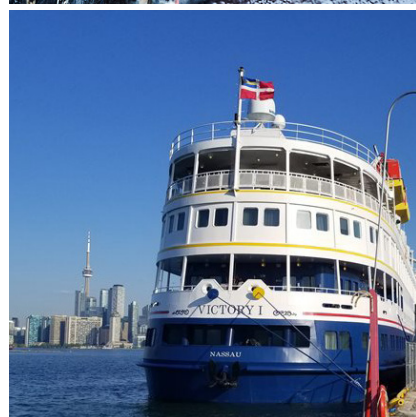
- Nous demandons au gouvernement de doubler son investissement dans le FNCC afin de pouvoir créer davantage de projets d'infrastructure dans le secteur des transports pour ainsi soutenir la capacité commerciale du Canada.

4 Moderniser la technologie et les services de navigation

Au cours des ans, les aides à la navigation utilisées dans le transport maritime sont devenues plus sophistiquées et ont profité des avancées technologiques afin de répondre aux besoins en matière de positionnement, de cartographie et autres dans le domaine de la navigation.

De plus, les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne procurent une information essentielle en matière de sécurité et de trafic.

- Nous demandons qu'on augmente les investissements dans les aides à la navigation, par exemple, en encourageant le recours aux systèmes d'identification automatique (SIA) et les messages, les bouées quatre saisons, ainsi que l'information en temps réel sur les courants maritimes pour la voie navigable afin de fournir une information à la minute aux marins.
- Nous demandons qu'on investisse davantage dans les Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière pour exploiter la technologie et maximiser ainsi l'information de routage, soutenir la navigation et optimiser le trafic.
- Nous demandons qu'on investisse davantage dans les technologies des navires de surface autonomes maritimes (NSAM)



pour les exploitants de navires au pays, ainsi que pour permettre à Transports Canada de collaborer avec les exploitants de la voie maritime et des ports et encourager ainsi une augmentation des investissements dans les systèmes à terre pour promouvoir et accommoder les technologies évoluées en fonction des conditions de transit, incluant le

verrouillage automatique et l'accostage automatique.

- Nous aimerions également que le Service hydrographique du Canada mette en place un programme de cartographie étendue afin de produire des cartes bathymétriques à haute résolution pour les rivières plus élevées dans la région des Grands Lacs.

5 Assurer notre résilience au climat

Le changement climatique menace les infrastructures partout au Canada – incluant les infrastructures nécessaires pour transporter et protéger les Canadiens. Sur les Grands Lacs, nous avons assisté à une hausse des niveaux d'eau en raison des dommages causés aux infrastructures riveraines.

Le Programme d'évaluation des risques liés aux ressources de transport (ÉRR) a octroyé des sommes dans le but d'évaluer les impacts des changements climatiques sur les biens de transport du fédéral, comme les ponts, les ports et les aéroports en plus d'avoir fourni de l'information sur les plans de gestion des biens et d'investissement dans les infrastructures.

Plusieurs ports des administrations portuaires canadiennes (APC) ont identifié des biens qui courent un risque en raison des changements climatiques, alors que le programme d'ÉRR a contribué à intégrer ces risques à leurs plans de gestion des infrastructures.

- Nous demandons qu'on investisse dans les infrastructures de sécurité essentielles qui protégeraient les rives, les résidents et le transport des menaces que pose le changement climatique.
- Nous demandons un financement pour les ports et les exploitants de silos afin de renouveler et réparer leurs installations

pour qu'ils soient ainsi en mesure d'accueillir des navires plus gros et offrant un tonnage plus élevé.

- Le programme d'ÉRR devrait faire l'objet d'un examen, alors qu'on devrait l'adapter de manière à financer les projets d'infrastructure conçus pour atténuer les risques climatiques identifiés par le programme.

6 Amélioration de la collecte de données et des statistiques sur le transport

En 2017, le gouvernement du Canada annonçait un investissement de 50 millions de dollars sur 11 ans afin de construire le Centre canadien de données sur les transports (CCDT). Dans le cadre de cette initiative, Transports Canada et Statistiques Canada ont uni leurs efforts afin de partager des données nouvelles, des indicateurs de rendement, ainsi que des travaux d'analyse et de recherche sur le transport au Canada.

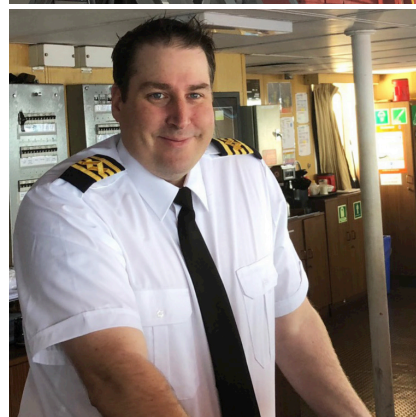
Ce financement ne suffit pas : la collecte de données sur le transport maritime au Canada par le gouvernement est presque inexistante depuis les dix dernières années, sans compter qu'on devra investir des ressources considérables pour acquérir la capacité de recueillir des données de façon régulière sur le mode maritime.

- Nous demandons qu'on augmente les investissements dans le CCDT afin de pouvoir recueillir, analyser et diffuser des données précises sur le transport maritime.

7 Protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord

Au cours des dernières années, le gouvernement du Canada a mis en place de nombreuses mesures afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord des interactions avec les engins et les navires de pêche. Ces mesures comprenaient également des investissements dans la technologie afin d'identifier les habitudes migratoires et la présence des baleines noires dans un secteur donné.

Étant les principaux utilisateurs des étendues d'eau dans l'Atlantique Nord, les armateurs canadiens participent depuis longtemps à la recherche, ainsi qu'à d'autres efforts visant à protéger la faune et l'habitat marins. L'industrie du transport maritime diminue sa vitesse et



modifie son itinéraire lorsqu'elle traverse des habitats critiques pour la baleine. De plus, elle recueille des données importantes pour les scientifiques et les aide à essayer de nouvelles technologies, comme le système d'alerte précoce de la présence de baleines dont un groupe scientifique procède présentement au développement à l'Université Dalhousie.

- Nous demandons qu'on investisse dans un nouvel équipement de sonar et de planeur afin de pouvoir ainsi recueillir des données plus précises et plus récentes sur les habitudes de migration de la baleine noire, comme le poste d'écoute acoustique MARS. On parviendrait ainsi à modifier plus rapidement les couloirs de navigation dynamiques afin de protéger les baleines sans interrompre le transport maritime.
- Nous demandons également qu'on finance les études portant sur les technologies de réduction du bruit et les méthodes de modernisation des navires afin de déterminer leur efficacité lorsqu'il s'agit de réduire le nombre de collisions avec les baleines.
- Nous demandons également qu'on investisse dans des systèmes de surveillance efficaces dans toutes les conditions météorologiques pour compléter les planeurs et les sonars actuels.

8 R et D portant sur les mesures de gestion de l'eau de ballast, incluant les systèmes de traitement

Le gouvernement du Canada cherche à faire en sorte que les navires du Canada et des États-Unis conviennent aux systèmes de traitement de l'eau de ballast, alors que les règles américaines exemptent les navires qui s'adonnent au commerce sur les Grands Lacs, mais elles s'appliquent à la plupart des navires canadiens.

À ce jour, aucun système connu et approuvé de gestion de l'eau de ballast ne s'est révélé fiable compte tenu des conditions et des structures commerciales en vigueur dans les Grands Lacs. Des systèmes ont été approuvés en vertu de processus répondant aux exigences de la réglementation américaine et du Code du système de gestion de l'eau de ballast de l'OMI.

Il faut cependant évaluer un système dans les conditions de fonctionnement véritables des eaux intérieures. Ce système doit répondre aux normes en matière de déversement, selon que le navire se trouve dans les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent ou dans l'Arctique canadien, alors qu'on doit également tenir compte de la durée du voyage et des opérations de manutention des cargaisons sur le marché commercial intérieur.

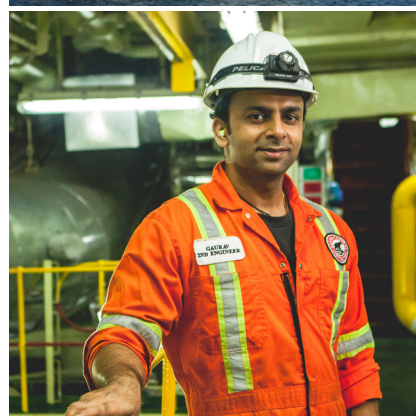
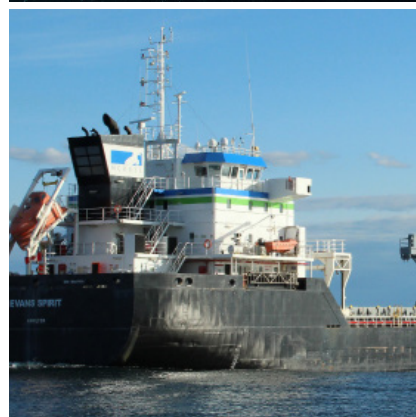
Le coût de ces systèmes représente un investissement considérable dans les infrastructures de la part des armateurs.

- Nous demandons au gouvernement d'harmoniser ses investissements dans la recherche avec les efforts que les Américains consacrent aux pratiques de gestion des navires sur les lacs et de déterminer les systèmes de traitement de l'eau de ballast qui pourraient convenir à l'environnement opérationnel des Grands Lacs.
- Après avoir identifié des systèmes convenant aux navires canadiens, nous demandons au gouvernement d'appuyer l'installation de systèmes de traitement de l'eau de ballast sur les navires en investissant dans les infrastructures.

9 Accélérer l'initiative de modernisation de la prestation des services dans le domaine de la sécurité et la sûreté maritimes (IMPSSSM)

Plusieurs programmes administrés par Transports Canada (TC) dans le secteur maritime, comme les certificats médicaux maritimes et l'enregistrement des gros navires, reposent sur un système de production de rapports et de tenue des documents sur papier et ne sont pas numérisés. TC a reconnu le besoin d'évoluer vers la numérisation de ces programmes et services dans le cadre de l'IMPSSSM en prévoyant terminer son projet initial en 2022.

- Nous demandons qu'on accélère l'IMPSSSM en allouant davantage de ressources qui permettront de numériser entièrement les programmes de sécurité et de sûreté maritimes de TC d'ici la fin de l'exercice financier 2022-2023.



Des questions?

Veuillez communiquer avec Sarah Douglas, directrice principale des relations avec le gouvernement et les intervenants à la CCM en composant le: 613-899-6417 ou par courriel à l'adresse sdouglas@cmc-ccm.com.