

Points saillants du rapport

ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT MARITIME COMMERCIAL : CERNER LES RISQUES AU CANADA

Le développement social et économique du Canada a énormément profité de siècles de transport maritime. Aujourd’hui, l’industrie soutient les économies d’un océan à l’autre, transportant des centaines de millions de tonnes de cargaisons, des combustibles aux aliments, en passant par les biens de consommation qui remplissent les tablettes des magasins.



Depuis ces dernières années, la population exerce une surveillance accrue sur le transport maritime, notamment en raison des risques liés à l’ouverture de l’Arctique à davantage de circulation maritime, à la hausse des expéditions maritimes de pétrole venant des sables bitumineux canadiens et à l’augmentation de la taille des navires, surtout des porte-conteneurs.

Accidents dans le transport maritime commercial : Cerner les risques au Canada définit les risques pour toutes les régions du pays et pour différents types de cargaisons, tout en soulignant les lacunes de connaissances et les domaines devant être mieux examinés.

Il est certain que la sécurité dans les eaux canadiennes dans leur ensemble s’est améliorée ces dix dernières années, le nombre d’accidents de transport maritime commercial y a diminué. Le transport maritime commercial a profité d’un certain nombre d’avancées s’étendant de l’amélioration de la technologie de contrôle du trafic à l’amélioration de la conception des navires, en passant par le renforcement du régime réglementaire et des procédures de sécurité de l’industrie. Néanmoins, des accidents surviennent, même s’ils n’ont généralement pas de grandes conséquences.

Principales constatations du rapport d’atelier

Les risques dans le transport maritime commercial sont atténués grâce à un vaste ensemble de règlements, de protocoles de sécurité et de pratiques et de technologies de navigation, qui ont rendu le transport plus sûr au cours des dernières décennies, au Canada comme partout dans le monde.

Le transport maritime commercial fonctionne dans un environnement de risque complexe où divers facteurs se conjuguent pour augmenter ou réduire la probabilité d’un accident et la gravité de ses répercussions.

La nature des risques dans le transport maritime commercial varie selon la région en raison des différences de cargaison, de réglementation, de caractéristiques physiques du milieu maritime et d’utilisations économiques, sociales et culturelles des voies navigables et du littoral.

Les risques posés par les déversements majeurs d’hydrocarbures sont importants et bien documentés et ils soulignent comment les conséquences environnementales peuvent avoir des incidences sociales, économiques et sur la santé.

De meilleures données sur le transport maritime sont nécessaires pour mieux connaître et mieux mesurer la probabilité d’incidents et d’accidents pour différents types de cargaisons, étapes du transport maritime et types de répercussions.

De nouvelles recherches permettraient de combler les insuffisances de compréhension du contexte de risque du Canada, en particulier en ce qui concerne les répercussions des déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) et de bitume dilué, dans l’eau douce et dans l’eau froide et du système à organismes multiples qui supervise la sécurité maritime au Canada.



Profils de risque régionaux des accidents dans le transport maritime commercial

Les diverses régions font face à des profils de risque très différents en raison de la diversité des principaux types de cargaisons transportées, des politiques de prévention des risques, comme les moratoires ou les zones de pilotage, et des caractéristiques des voies navigables, telles que le niveau de sensibilité écologique ou le degré auquel elles sont restreintes. La diversité des contextes économiques, sociaux et culturels contribue aussi aux différences des profils de risque entre les régions.

RÉGION DU PACIFIQUE

Malgré des voies navigables restreintes, la présence du port le plus achalandé au Canada (Metro Vancouver) et la densité du trafic, les risques posés par le transport maritime dans cette région sont relativement limités en raison du faible taux d'accidents et de la nature des cargaisons transportées.



Principale région de transport de charbon et de produits agricoles et alimentaires et de sous-produits forestiers



54 %



Écologie marine sensible; communautés de Premières Nations côtières; tourisme



1,2 par 1 000



Les Britanno-Colombiens ont de plus fortes probabilités que les autres Canadiens d'avoir choisi leur de résidence pour l'accès à la nature; les craintes environnementales du transport maritime sont donc particulièrement importantes dans cette région.

60° parallèle

RÉGION DU CENTRE

Les eaux restreintes et la densité de trafic contribuent aux risques dans cette région; si le taux d'accidents y est plus élevé que dans d'autres régions à fort trafic, les accidents y sont souvent mineurs et ont peu de probabilité de causer des décès ou des blessures graves.



Principale région de transport de minéraux, dont les minerais de fer et le sel



Proximité des centres de population; possibilité de perturbation économique; source d'eau potable



29 %



5,1 par 1 000



Les navires circulant dans la région du Centre sont assujettis à une supervision réglementaire accrue en raison du partage de compétences avec les États-Unis.

Le transport maritime commercial fonctionne dans un contexte de risque complexe. La probabilité d'un accident et la gravité de ses répercussions dépendent de divers facteurs. Certains sont contrôlables — comme l'état du navire ou les pratiques de sécurité — d'autres moins — comme les courants forts ou les

mauvaises conditions météorologiques. Ces facteurs entrent en jeu d'abord dans la probabilité qu'un accident ait lieu et ensuite, dans l'ampleur des répercussions de l'accident. Il est donc extrêmement complexe de caractériser les risques dans le transport maritime commercial.

RÉGION DU NORD

Le manque d'infrastructure et d'aides à la navigation, les conditions météorologiques difficiles et la présence de glace contribuent aux risques du transport maritime commercial dans le Nord; cette région affiche le plus fort taux d'accidents.



Variable, dont l'approvisionnement des collectivités



Environnement sensible; capacité d'intervention limitée



1 %



10,3 par 1 000



La glace influence le comportement des hydrocarbures et constitue donc un facteur déterminant clé des répercussions d'un déversement d'hydrocarbure dans l'Arctique.

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Les conditions météorologiques difficiles et la présence de glace augmentent les risques du transport maritime commercial dans cette région, mais le taux global d'accidents y est faible.



Principale région de transport de carburants et de combustibles, dont le pétrole brut, l'essence et les mazouts



16 %



Trafic de navires-citernes; dépendance à la pêche; tourisme



1,5 par 1 000



L'industrie pétrolière extracôtière est un élément clé du transport maritime à Terre-Neuve.

LÉGENDE

- Colombie-Britannique (Pacifique)
- Grand Lacs (Centre)
- Terre-Neuve-et-Labrador (Atlantique)
- Nord du Canada
- Saint-Laurent (Centre)
- Maritimes (Atlantique)



Type de cargaison



% des mouvements de navires commerciaux au Canada (2004–2011)



Facteurs clés influençant les répercussions des accidents



Incidents et d'accidents par 1 000 mouvements de navires (2004–2011)

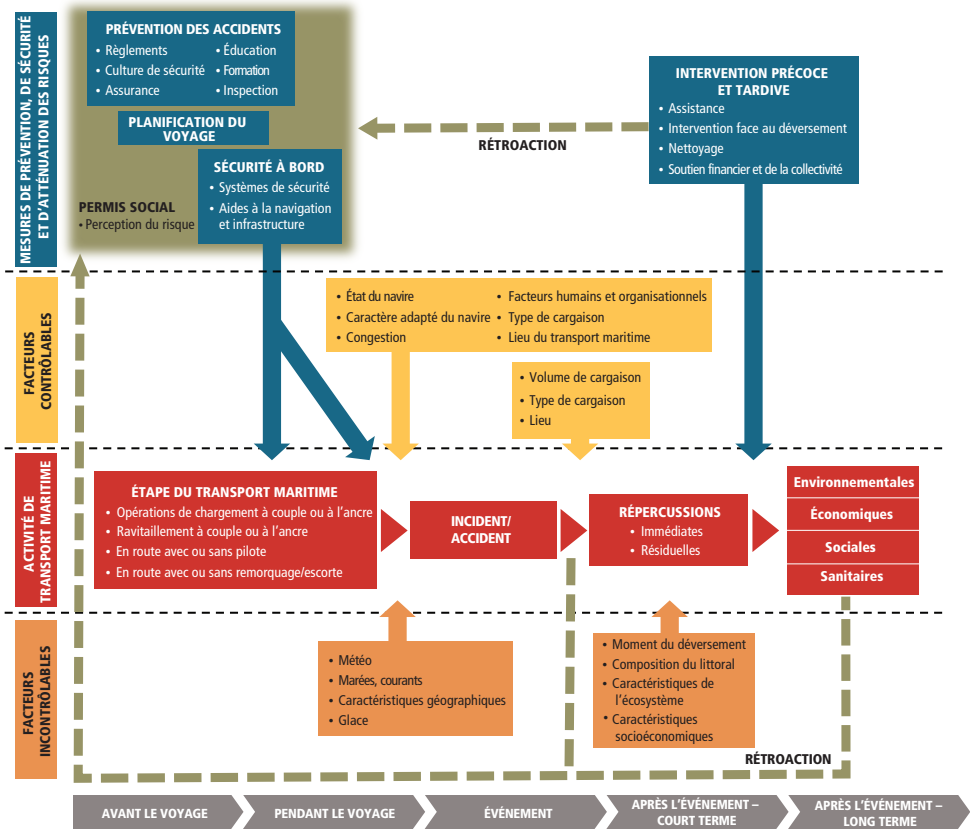


Fait intéressant

ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT MARITIME COMMERCIAL : CERNER LES RISQUES AU CANADA

Ce rapport d'atelier a été rédigé pour Clear Seas — Centre de transport maritime responsable et est le résultat d'un atelier de deux jours réunissant des experts éclairés par un sondage et l'étude des publications. L'atelier a regroupé un groupe diversifié d'experts de tout le Canada et issus des milieux universitaire, industriel et gouvernemental, dans le but d'établir un consensus sur les risques du transport maritime dans les eaux canadiennes.

Téléchargez la version intégrale du rapport au www.sciencepourlepublic.ca pour savoir en quoi les risques des accidents de transport maritime commercial varient au Canada.



Cette figure conçue par les participants à l'atelier montre comment différents facteurs influent sur le risque d'un accident de transport maritime. Les flèches RÉTROACTION indiquent que le permis social dont bénéficie l'industrie du transport maritime pour réaliser ses activités peut dépendre de la satisfaction du public en ce qui concerne les mesures d'intervention et la nature des répercussions des accidents.

PARTICIPANTS À L'ATELIER : **James R. Parsons (président)**, directeur des études, Marine Institute de l'Université Memorial (St. John's, T.-N.-L.); **Mary R. Brooks (comité directeur)**, professeure émérite, Université Dalhousie (Halifax, N. É.); **Michael C. Ircha (comité directeur)**, conseiller en chef, Association des administrations portuaires canadiennes; professeur auxiliaire de recherche, Université Carleton (Ottawa, Ont.); professeur émérite et vice-recteur associé (études), Université du Nouveau-Brunswick (Fredericton, N.-B.); **Francis Wiese (comité directeur)**, chef scientifique maritime national, Stantec Consulting (Anchorage, AK); **Sean Broadbent**, boursier postdoctoral et directeur de recherche, Groupe de planification de la gestion environnementale, Université Simon Fraser (Vancouver, C.-B.); **Rosaline Canessa**, doyenne associée, Faculté des sciences sociales, et professeure agrégée, Département de géographie, Université de Victoria (Victoria, C.-B.); **Jackie Dawson**, titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur l'environnement, la société et les politiques et professeure agrégée au Département de géographie de l'Université d'Ottawa (Ottawa, Ont.); **Hadi Dowlatabadi**, titulaire de la Chaire de recherche du Canada en mathématiques appliquées et sur le changement planétaire, Institute for Resources Environment and Sustainability, Université de la Colombie-Britannique (Vancouver, C.-B.); **Gordon Houston**, propriétaire, Gordon Houston & Associates (Vancouver, C.-B.); **Raymond W. Johnston**, conseiller spécial, Chambre de commerce maritime (Ottawa, Ont.); président, Corporation de gestion Alliance verte (Québec, Qc); **Timothy Keane**, directeur général, Opérations et projets dans l'Arctique, Fednav Limited (Montréal, Qc); **Serge A. Le Guellec**, président-directeur général, Transport Desgagnés inc. (Québec, Qc); **Jérôme Marty**, conseiller scientifique, Pêches et Océans Canada (Ottawa, Ont.); **Barbara Neis, MSRC**, professeure-chercheuse universitaire, Département de sociologie, Université Memorial; associée de recherche principale, SafetyNet Centre for Occupational Health and Safety Research (St. John's, T.-N.-L.); **Paul O'Reilly**, vice-président principal, Marsh Canada Limited (Toronto, Ont.); **Ronald Pelot**, professeur, Département de génie industriel, et vice-doyen, programme d'éducation coopérative en génie, Université Dalhousie; codirecteur scientifique, MEOPAR/RCE (Halifax, N.-É.); **Robert Powell**, spécialiste en chef, Conservation prioritaire, WWF Canada (Vancouver, C.-B.); **Victor M. Santos-Pedro**, ancien directeur, Sécurité maritime, Transports Canada (Ottawa, Ont.); **Claudio Verconich**, vice-président – Projets mondiaux spéciaux et sélection des risques, secteur maritime, Liberty International Underwriters, Liberty Mutual Group (Toronto, Ont.).



Council of Canadian Academies
Conseil des académies canadiennes

© 2016 Conseil des académies canadiennes

Le Conseil des académies canadiennes (CAC) est un organisme indépendant à but non lucratif qui a été mis sur pied en 2005. Le CAC entreprend des évaluations spécialisées indépendantes, faisant autorité et fondées sur des données probantes, qui alimentent l'élaboration de politiques publiques au Canada. Ces évaluations sont effectuées par des comités pluridisciplinaires indépendants d'experts provenant du Canada et de l'étranger. Les membres de ces comités agissent à titre bénévole, et bon nombre d'entre eux appartiennent aux académies membres du CAC. Pour de plus amples renseignements sur le CAC ou ses évaluations, veuillez consulter le site www.sciencepourlepublic.ca.

Le présent *Points saillants du rapport* a été préparé par le CAC à partir du rapport d'atelier intitulé *Accidents dans le transport maritime commercial : Cerner les risques au Canada*. Il ne représente pas nécessairement les points de vue ou les opinions de l'organisme commanditaire, Clear Seas.