

Sécurité accrue du transport maritime

- Une mise à jour de la [Loi sur le pilotage](#) a été effectuée pour s'assurer que les pilotes maritimes qui contrôlent de grands navires dans les ports, détroits, lacs, rivières et autres voies navigables canadiennes possèdent une connaissance préalable des conditions locales.
- Des données sur le fond marin dans tout le Québec ont été recueillies pour améliorer les cartes de navigation, et des prototypes de modèles dynamiques de marées et de courants ont été élaborés pour le corridor Québec-Montréal le long du fleuve Saint-Laurent afin d'améliorer la sécurité des marins.
- Des outils ont été mis au point pour pouvoir effectuer des prévisions plus rigoureuses des conditions météorologiques et des courants de surface afin de rendre le transport maritime plus sécuritaire entre Les Escoumins et Montréal.
- Une stratégie de recrutement ciblée a été élaborée pour les centres des Services de communication et de trafic maritimes afin d'attirer des candidatures des communautés côtières, y compris de la Côte-Nord du Québec.
- Des levés hydrographiques ont été réalisés dans sept ports commerciaux hautement prioritaires, et 14 cartes électroniques de navigation, nouvelles ou mises à jour, ont été publiées pour aider les marins à naviguer de façon plus sécuritaire dans les voies navigables et les ports commerciaux très achalandés. De plus, 27 stations de surveillance de niveaux d'eau et des marées ont été remises à neuf.

Protection accrue des écosystèmes côtiers

- Des modifications ont été apportées à la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) afin de mettre en œuvre des règles plus rigoureuses pour protéger les milieux marins et les espèces marines contre les effets du transport maritime.
- Plus de 50 épaves et navires abandonnés ont fait l'objet d'un enlèvement ou d'une évaluation au Québec, et la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#) a été établie afin de rendre illégal l'abandon d'un navire dans les eaux canadiennes.
- Dans le cadre des initiatives du Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime, 281 examens de citernes de ballast ont été effectués afin de contrôler la conformité des navires aux règlements et de prévenir l'introduction de nouvelles espèces envahissantes dans le bassin des Grands Lacs.
- 15 projets de remise en état de l'habitat aquatique côtier ont été financés pour restaurer les écosystèmes locaux afin de mieux soutenir la vie marine.
- Huit projets ont été financés grâce au [Programme sur les données environnementales côtières](#) de référence pour soutenir la collecte de données environnementales dans le cadre d'une variété de projets axés sur les écosystèmes, qui sont réalisés en collaboration avec des scientifiques, des parties prenantes, et des communautés autochtones et côtières dans l'estuaire du Saint-Laurent. Ces connaissances des habitats locaux et des espèces locales aideront à mieux comprendre le milieu marin au fil du temps.
- Des études ont été menées sur les oiseaux migrateurs dans le fleuve Saint-Laurent et dans l'estuaire, de Montréal à l'île d'Anticosti, afin de mieux les protéger, ainsi que leur habitat, en cas d'urgence.
- Des modèles ont été réalisés pour montrer le cycle complet de l'eau des Grands Lacs jusqu'à l'océan Atlantique, y compris la voie maritime du Saint-Laurent, afin d'aider les intervenantes et intervenants d'urgence à mieux prévoir la façon dont les hydrocarbures se déplaceraient dans ces cours d'eau.
- Les effets cumulatifs possibles du transport maritime dans le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay au Québec ont été évalués.

Amélioration de la prévention et de l'intervention en cas d'incidents maritimes

- Des trousse de remorquage d'urgence ont été installées sur les brise-glace *NGCC Amundsen*, *NGCC Des Groseilliers*, *NGCC Pierre Radisson* et *NGCC Martha L. Black*, qui sont des navires dont le port d'attache est dans la ville de Québec.
- Des mesures ont été mises en œuvre pour s'assurer que les centres régionaux des opérations de la Garde côtière canadienne à Québec, qui surveillent et évaluent les incidents maritimes, y compris les incidents de pollution, sont en activité 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.
- Du soutien a été apporté aux équipes de recherche, aux météorologues et aux spécialistes du Centre météorologique canadien à Dorval, au Québec, afin qu'ils développent une technologie de pointe qui sera aussi utilisée par les intervenantes et intervenants d'urgence. Ce travail comprenait la prévision des conditions océaniques côtières, des vagues et des glaces pour les trois côtes du Canada. La technologie permet d'améliorer la capacité des intervenantes et intervenants à estimer la dérive des navires et à réagir aux changements locaux des conditions environnementales.
- Des études ont été menées sur la façon dont les hydrocarbures se répandent dans la voie maritime du Saint-Laurent afin de mettre en place des mécanismes d'intervention en cas de déversement.
- La capacité a été accrue afin d'appuyer le degré de préparation et d'intervention en cas d'urgence nationale grâce au recrutement de 12 agentes et agents des urgences environnementales et des agentes et agents responsables de la notification travaillant au Centre national des urgences environnementales à Montréal.
- Un financement pour le Fonds de renforcement des capacités du Programme d'intervention auprès des mammifères marins a été accordé au Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM) pour qu'il fasse l'acquisition d'équipement et pour qu'il recrute et forme trois unités mobiles d'intervention auprès des mammifères marins au Québec.

Collaboration accrue avec les peuples autochtones et communautés côtières

- Le [système de sensibilisation accrue aux activités maritimes \(SAAM\)](#), une plateforme Web, a été conçu conjointement avec le Conseil de la Première Nation des Innus Essipit et la Première Nation des Mohawks de Kahnawake, ainsi que 11 autres communautés autochtones du Canada, pour fournir des données sur la circulation maritime et l'environnement en temps quasi réel, afin d'aider à améliorer la sécurité maritime, la surveillance et la protection de l'environnement, et la gestion des activités liées aux voies navigables. À ce jour, près de 600 permis ont été délivrés à des partenaires autochtones, à des communautés côtières et à des parties prenantes dans l'ensemble du Canada.
- Un partenariat a été créé avec huit communautés et organisations autochtones de la région du Saint-Laurent pour recruter des agentes et agents de liaison maritimes locaux pour travailler sur le Plan de protection des océans.
- Une collaboration a été établie avec l'Agence Mamu Innu Kaikuseth pour organiser un atelier sur les initiatives du Plan de protection des océans afin de diffuser l'information aux communautés locales.
- Du soutien a été apporté à cinq communautés et organisations autochtones pour qu'elles transmettent leurs connaissances et qu'elles participent aux initiatives du Plan de protection des océans.
 - Du financement a été accordé à la région du Nunavik pour permettre l'installation de bittes d'amarrage et d'équipement, et pour le remplacement de pipelines afin d'accroître la sécurité des opérations de ravitaillement et de réapprovisionnement par bateau, ainsi que la mise à niveau de l'équipement pour l'acheminement de produits pétroliers dans 13 communautés situées sur le territoire inuit dans le nord du Québec.
 - Des fonds ont été versés à deux communautés autochtones côtières pour acheter des embarcations et de l'équipement de recherche et de sauvetage afin d'améliorer leur capacité en matière de sécurité maritime.