

Évaluation de la disponibilité des remorqueurs d'urgence au Canada

Septembre 2026





À propos de Clear Seas

Clear Seas est une organisation canadienne indépendante sans but lucratif qui fournit de l'information objective et factuelle afin de permettre aux gouvernements, à l'industrie et au public de prendre des décisions éclairées sur les questions relatives au transport maritime. Nous nous efforçons de sensibiliser le public et d'instaurer un climat de confiance afin que chacun puisse se sentir partie prenante du secteur maritime. Notre vision est celle d'un secteur maritime durable, sécuritaire, dynamique et ouvert à tous, aujourd'hui et pour les générations à venir.

Les recherches et publications de Clear Seas sont disponibles sur le site clearseas.org

À propos de ce rapport

Clear Seas a mené une étude sur les remorqueurs d'urgence afin d'évaluer la disponibilité, les capacités et les conditions du marché des navires susceptibles de fournir des services de remorquage d'urgence dans les eaux canadiennes. Faisant fond sur une étude antérieure de 2018 axée sur la côte du Pacifique, cette recherche élargit son champ d'application à l'échelle nationale pour inclure l'ensemble du Canada. L'analyse

combine une base de données sur les entreprises de remorquage et les navires, à des commentaires de l'industrie recueillis dans le cadre d'entretiens ou par l'entremise de demandes d'information. Les résultats de cette étude aideront les décideurs à évaluer les options permettant de garantir une capacité de remorquage fiable afin de renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement au Canada.

Contributeurs au rapport

Clara Kaufmann

Responsable de la recherche, Clear Seas

Tessa Coulthard

Chargée de recherche, Clear Seas

Paul Blomerus

Directeur général, Clear Seas

Acronymes et abréviations

GCC	Garde côtière canadienne
OPA 90	Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (É.-U.)
WCMRC	Western Canada Marine Response Corporation

Résumé

Les côtes et les voies navigables intérieures du Canada accueillent l'un des trafics maritimes les plus intenses et les plus diversifiés au monde, allant des grands porte-conteneurs transpacifiques aux pétroliers qui sillonnent le Saint-Laurent, en passant par les navires de plus petite taille qui opèrent en nombre croissant dans l'Arctique. Les exportations de pétrole brut et de GNL sont en hausse en raison de récents projets de développement, ce qui contribue à l'augmentation du trafic de pétroliers sur la côte du Pacifique. Le risque lié à la dérive sans propulsion et à l'échouement d'un navire à la suite d'une panne de moteur ne peut être véritablement atténué que par un remorqueur d'urgence disposant d'une capacité suffisante pour secourir le navire à la dérive et prévenir une catastrophe. Consciente de ces risques, Clear Seas a entrepris cette étude afin d'évaluer la capacité actuelle et future du Canada en matière de remorqueurs d'urgence.

Cette étude évalue la disponibilité et les conditions du marché des remorqueurs d'urgence au Canada. S'appuyant sur une série de rapports de 2018 qui se concentraient sur les risques de dérive des navires sur la côte du Pacifique, cette recherche élargit son champ d'application pour inclure les régions de l'Atlantique, de l'Arctique, des Grands Lacs et du Saint-Laurent. L'étude a combiné une analyse documentaire de la capacité des navires avec une consultation directe des entreprises de remorquage et d'autres experts du secteur. Une base de données des navires aptes à remplir cette fonction (avec une puissance de traction de 150 à 220 tonnes) a été constituée et validée grâce à des entretiens avec des experts et à des demandes d'information. Ces discussions ont

CE QUE NOUS AVONS APPRIS

- De nombreux pays disposent d'un service dédié de remorqueurs d'urgence, soit au moyen d'actifs appartenant à l'État, soit au moyen d'un contrat à long terme avec un fournisseur privé.
- La location de remorqueurs d'urgence dans le cadre d'un contrat à court terme (moins de 3 ans) est coûteuse, car les propriétaires doivent appliquer une prime de risque pour s'assurer de récupérer leur investissement.
- Les remorqueurs d'urgence capables de secourir de grands porte-conteneurs ou des méthaniers sont rares. Ceux qui sont capables de naviguer dans les glaces le sont encore plus.
- Compter sur des « navires de passage » pour les interventions d'urgence n'est pas une option réaliste : les régions de l'Arctique, de l'Atlantique et du golfe du Saint-Laurent au Canada manquent particulièrement de remorqueurs d'urgence adaptés et disponibles.
- Modifier la législation canadienne en matière d'intervention d'urgence pour la rendre comparable à l'Oil Protection Act des États-Unis ne résoudra pas le problème du manque de remorqueurs compétents et disponibles dans les eaux canadiennes.
- Le Canada a la possibilité de modifier les brise-glaces existants en les équipant de treuils de remorquage afin d'en faire des navires à double usage pouvant servir au remorquage d'urgence dans l'Arctique en été et dans l'Atlantique en hiver, avec des équipages d'intervention formés et recrutés auprès d'exploitants de remorquage canadiens.

fourni des renseignements supplémentaires sur les défis opérationnels, les structures de coûts et les conditions dans lesquelles les entreprises pourraient mettre des navires à disposition pour les interventions d'urgence.

Les résultats confirment que, bien que certaines embarcations performantes soient présentes dans les eaux canadiennes, leur disponibilité est limitée par des engagements commerciaux à long terme. La couverture géographique est inégale, avec une certaine capacité dans le Pacifique, mais des lacunes importantes dans l'Arctique et l'Atlantique. Les acteurs du secteur ont souligné qu'il ne fallait pas compter sur la disponibilité des « remorqueurs de passage » – c'est-à-dire lorsqu'un navire en détresse fait appel à un navire à proximité pour obtenir de l'aide en cas d'urgence – en situation d'urgence, car leur redéploiement est souvent impossible.



L'analyse a également montré que le coût constitue un obstacle, car les tarifs d'affrètement ponctuel d'environ 40 000 dollars par jour sont courants. Les exploitants ont souligné que des contrats fiables à long terme d'au moins cinq ans, et idéalement dix, seraient nécessaires pour que les navires soient affectés au service de remorquage d'urgence. Certaines réponses ont mis en avant les modèles hybrides, dans lesquels les navires poursuivent leurs activités commerciales tout en restant en attente, comme une voie viable pour l'avenir.

Dans l'ensemble, l'étude démontre que la capacité de remorquage d'urgence du Canada est limitée mais peut être renforcée. Les solutions comprennent des ententes contractuelles

garantissant une couverture dédiée ou hybride, l'élargissement de la définition des remorqueurs d'urgence pour inclure les navires polyvalents, et le ciblage des lacunes régionales, en particulier au large de l'Atlantique et dans l'Arctique, où les risques sont les plus élevés.

Table des matières

À propos de Clear Seas	ii
À propos de ce rapport	ii
Contributeurs au rapport	ii
Acronymes et abréviations	iii
Résumé	iv
Table des matières	vii
Liste des figures.....	ix
Liste des tableaux.....	x
Évaluation de la disponibilité des remorqueurs d'urgence au Canada	1
1.0 Introduction	1
1.1 Objectifs de la recherche	1
1.2 Méthodologie de recherche	2
1.3 Structure du rapport	2
2.0 Aperçu des remorqueurs d'urgence	4
2.1 Caractéristiques des remorqueurs d'urgence	4
2.1.1 Capacité des remorqueurs d'urgence	4
2.1.2 Disponibilité des remorqueurs d'urgence	5
2.1.3 Types de remorqueurs d'urgence	6
2.2 Exploitants du secteur canadien du remorquage	8
2.3 Recherches antérieures sur les remorqueurs d'urgence au Canada	10
2.4 Réglementation	12
2.5 Contexte international	13
2.6 Contexte canadien.....	16
2.7 Faits nouveaux	19
3.0 Méthodes d'évaluation de la disponibilité des remorqueurs d'urgence	21
3.1 Recherche documentaire	21
3.1.1 Base de données des entreprises et des navires.....	21
3.1.2 Confirmation des navires et de leur position	22
3.2 Mobilisation du secteur	22
4.0 Résultats.....	24
4.1 Entreprises et navires recensés.....	24
4.2 Thèmes issus de la mobilisation du secteur	27

4.2.1	Niveaux de disponibilité	28
4.2.2	Volonté d'élargir les services	29
4.2.3	Considérations relatives aux coûts	29
4.2.4	Défis opérationnels	30
4.2.5	Orientations futures.....	30
5.0	Discussion.....	32
5.1	Remorqueurs d'urgence dans les eaux canadiennes	32
5.1.1	Nombre limité et disponibilité encore plus restreinte	32
5.1.2	Élargir la définition des remorqueurs d'urgence	32
5.2	Le coût en tant que facteur.....	33
5.2.1	Frais généraux liés aux grands remorqueurs	33
5.2.2	Types de contrats	33
5.3	Modèles potentiels d'utilisation des remorqueurs d'urgence.....	33
5.4	Lacunes et occasions futures.....	34
6.0	Conclusion.....	35
6.1	Constatations	35
6.2	Recommandations	35
7.0	Références.....	37

Liste des figures

Figure 1	Puissance de traction requise pour les remorqueurs d'urgence en fonction des conditions météorologiques.....	5
Figure 2	Exemple de navire ravitailleur-remorqueur-manipulateur d'ancres disposant d'une puissance de traction suffisante pour servir de remorqueur d'urgence. [Sur la photo : l' <i>Atlantic Raven</i> , puissance de traction de 162 tonnes].....	7
Figure 3	Le porte-conteneurs <i>MSC Baltic III</i> s'est échoué au large de la côte Ouest de Terre-Neuve en février 2025 à la suite d'une panne de moteur.....	17
Figure 4	Le <i>MSC Kim</i> à la dérive au large de Port au Port, à Terre-Neuve-et-Labrador, en mars 2022	18
Figure 5	Remorqueurs ayant une puissance de traction d'au moins 150 tonnes présents dans les eaux canadiennes au 21 août 2025.....	26
Figure 6	Remorqueurs d'intérêt dans les eaux canadiennes et internationales au 21 août 2025	27

Liste des tableaux

Tableau 1	Arrangements internationaux en matière de remorquage d'urgence.....	14
Tableau 2	Entreprises recensées disposant de remorqueurs d'une puissance de traction d'au moins 150 tonnes	24
Tableau 3	Organisations incluses dans l'analyse thématique.....	27

Évaluation de la disponibilité des remorqueurs d'urgence au Canada

1.0 Introduction

Les remorqueurs d'urgence jouent un rôle essentiel dans les systèmes conçus pour assurer la sécurité des navires en mer. Lorsqu'un navire subit une avarie et se retrouve immobilisé, il peut dériver vers la côte ou d'autres situations dangereuses, créant ainsi un risque d'accident grave. Les remorqueurs d'urgence peuvent contribuer à prévenir les accidents en se rendant sur les lieux, en fixant une amarre de remorquage et en guidant le navire vers un endroit sûr. Les remorqueurs d'urgence peuvent fournir des services d'intervention d'urgence supplémentaires, tels que la lutte contre l'incendie, le soutien en cas de pollution et l'assistance aux opérations de recherche et de sauvetage. La capacité d'un remorqueur d'urgence à intervenir efficacement dépend de plusieurs facteurs, notamment la proximité du lieu de l'incident, la capacité à atteindre le navire dans les conditions existantes, l'équipement de remorquage, la formation de l'équipage et la puissance de remorquage globale. Les grands navires commerciaux, en particulier ceux présentant une grande surface de prise au vent comme les transporteurs de véhicules et les porte-conteneurs, exigent que les remorqueurs d'urgence disposent d'une puissance de traction à la poupe importante et d'une tenue en mer adéquate. La tenue en mer est une mesure de la capacité d'un navire à rester stable et sécuritaire et à accomplir la tâche prévue dans des conditions océaniques difficiles.

Dans le cadre de cette étude, Clear Seas a collaboré avec des exploitants de remorqueurs canadiens et internationaux afin de comprendre l'éventail des services d'intervention disponibles pour les grands navires dans les eaux canadiennes. L'objectif était de dresser un aperçu complet des remorqueurs d'urgence potentiels, y compris leurs capacités et leur disponibilité pour intervenir en cas d'urgence dans chacune des régions maritimes du Canada.

1.1 Objectifs de la recherche

Le but de cette étude est d'évaluer la disponibilité, les capacités et les conditions du marché des remorqueurs d'urgence dans l'ensemble des eaux canadiennes à l'automne 2025. Étant donné que les remorqueurs d'urgence peuvent être parmi les premiers intervenants auprès des navires en détresse, ce projet examine également leur capacité de lutte contre l'incendie. En recueillant des renseignements auprès des fournisseurs de services sur leur flotte, leurs opérations de remorquage et leur disponibilité régionale, l'étude vise à présenter un aperçu

complet des capacités actuelles d'intervention d'urgence. Les résultats permettront de repérer les fournisseurs susceptibles d'intervenir en cas d'urgence afin d'empêcher les navires en panne de dériver vers des situations potentiellement dangereuses.

1.2 Méthodologie de recherche

Cette étude a été réalisée par l'équipe de recherche de Clear Seas. Elle porte sur l'ensemble du territoire canadien et englobe à la fois les navires nationaux et internationaux exploités ou susceptibles d'être exploités dans les eaux canadiennes. Si l'analyse technique met l'accent sur les navires disposant d'une puissance de traction suffisante et de capacités de lutte contre l'incendie, la recherche prend également en compte des facteurs opérationnels et de marché plus larges, tels que les accords contractuels, l'intérêt du secteur pour l'expansion des services et les lacunes en matière de couverture régionale.

Clear Seas a réalisé cette évaluation nationale du marché des capacités en matière de remorquage d'urgence, notamment :

- en recueillant des données auprès de sociétés de remorquage maritimes canadiennes et internationales;
- en évaluant les capacités, la disponibilité et la portée géographique des navires;
- en analysant les coûts et les modèles économiques liés à la prestation de services de remorquage d'urgence;
- en examinant les capacités de lutte contre l'incendie à bord des navires candidats;
- en résumant les conclusions dans ce rapport complet.

1.3 Structure du rapport

La section 2.0 présente le contexte de la capacité de remorquage d'urgence du Canada, en s'appuyant sur l'évaluation des besoins de la côte du Pacifique de 2018 et en définissant le cadre de cette étude nationale. Elle met en évidence l'évolution des conditions maritimes dans les eaux canadiennes et souligne l'importance cruciale de la disponibilité des services de remorquage d'urgence.

La section 3.0 décrit les méthodes utilisées pour recueillir et valider les renseignements. Cela comprend une recherche documentaire visant à constituer une base de données sur les entreprises et les navires (section 3.1) ainsi qu'une consultation du secteur au moyen d'entretiens et de demandes d'information afin de compléter et de confirmer les données (section 3.2).

La section 4.0 présente les résultats de l'étude, notamment les entreprises et les navires recensés, leurs capacités techniques et leur répartition géographique, ainsi que les premières conclusions tirées de la consultation du secteur.

Les sections 5.0 et 6.0 proposent une analyse des résultats, examinant les répercussions sur les besoins futurs du Canada en remorqueurs d'urgence, les lacunes dans la couverture régionale et les facteurs relatifs au marché.

2.0 Aperçu des remorqueurs d'urgence

2.1 Caractéristiques des remorqueurs d'urgence

Les remorqueurs d'urgence sont des remorqueurs spécialisés, prêts à intervenir et capables d'apporter une aide cruciale quand des navires se trouvent en danger en mer. Lorsqu'un navire perd sa propulsion, subit une panne d'équipement ou est dévié de sa route par les intempéries, il peut commencer à dériver vers des zones dangereuses telles que des côtes rocheuses, des voies de navigation très fréquentées ou des zones côtières écologiquement sensibles. C'est là qu'intervient un remorqueur d'urgence : il se rend auprès du navire en détresse, fixe une amarre au navire en panne et le remorque vers un lieu sûr afin d'éviter tout dommage, toute pollution ou tout risque supplémentaire pour l'équipage et l'environnement. Ces navires sont conçus pour évoluer dans des conditions de mer difficiles et doivent être équipés de moteurs puissants, d'un matériel de remorquage robuste et d'équipages bien formés.

2.1.1 Capacité des remorqueurs d'urgence

La puissance de traction est la mesure la plus couramment utilisée pour évaluer la capacité d'un remorqueur; elle est définie comme la force maximale, exprimée en tonnes métriques, qu'un remorqueur peut exercer lorsqu'il tire contre un objet fixe. Les remorqueurs d'urgence plus grands, dotés d'une puissance de traction plus élevée, ont généralement une meilleure tenue en mer. L'étude d'évaluation des besoins réalisée par Clear Seas en 2018 a déterminé que les remorqueurs d'urgence ont généralement besoin d'une puissance de traction d'au moins 150 tonnes pour remorquer avec succès la plupart des navires dans des conditions océaniques difficiles¹. Comme le montre la figure 1, dans les pires conditions océaniques (99^e centile), les grands et très grands porte-conteneurs doivent être secourus par des remorqueurs d'urgence disposant respectivement d'une puissance de traction de 180 et 210 tonnes².

¹ (International Maritime Organization, 1998).

² Les tailles de navires présentées dans la figure 1 sont définies comme suit :

- Grand porte-conteneurs (14 500 EVP ou équivalent vingt pieds)
- Très grand porte-conteneurs (21 413 EVP)
- Méthanier (~265 000 m³)
- Navire transporteur de véhicules (138 000 m³)
- Navire à passagers (~4 000 passagers)
- Vraquier (221 478 m³)
- Pétrolier Aframax (124 167 m³)

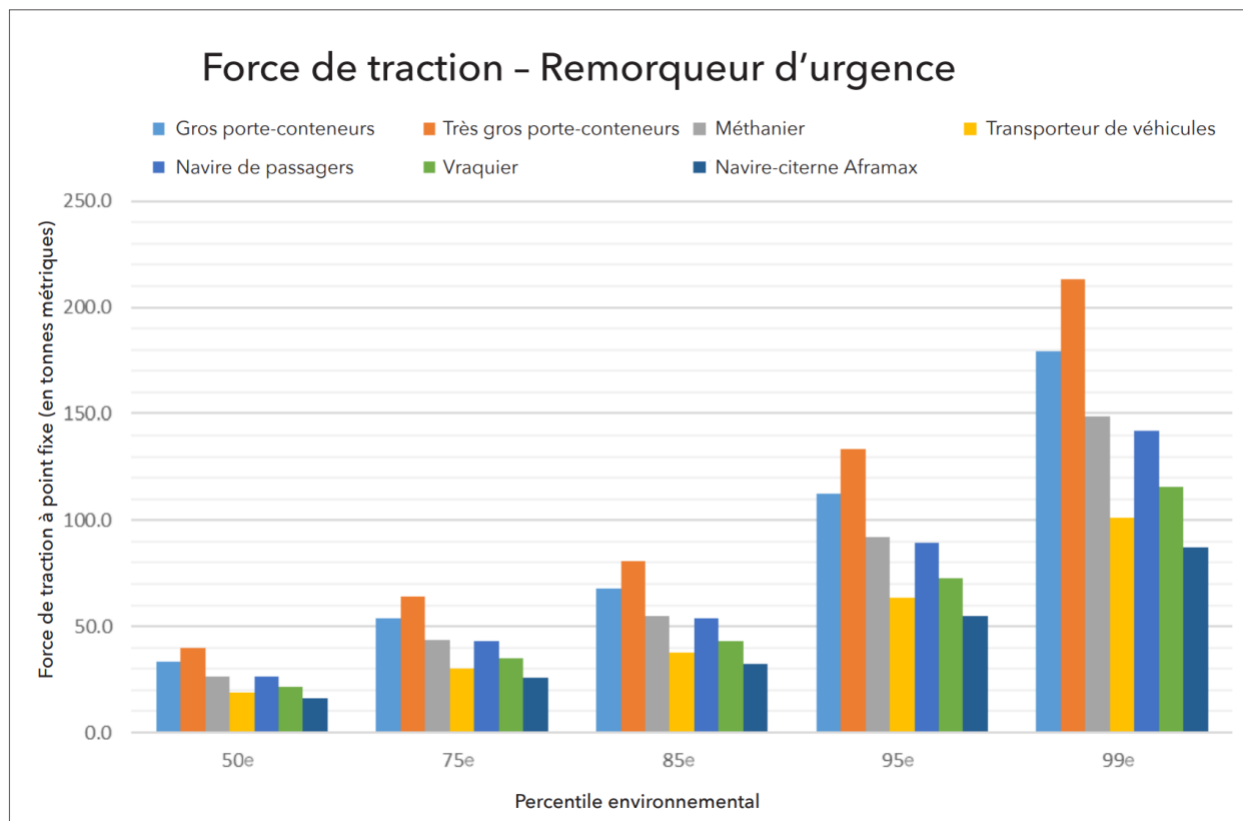


Figure 1 Puissance de traction requise pour les remorqueurs d'urgence en fonction des conditions météorologiques

2.1.2 Disponibilité des remorqueurs d'urgence

L'efficacité d'un remorqueur d'urgence est déterminée non seulement par sa conception et sa puissance de remorquage, mais aussi par sa disponibilité au moment et à l'endroit nécessaires. Même le remorqueur le plus puissant n'a qu'une utilité limitée s'il ne peut atteindre un navire en panne avant que celui-ci ne dérive vers une zone dangereuse. Le temps de réponse dépend de plusieurs facteurs, notamment le port d'attache ou la station de veille du navire, son état de préparation et la situation de son équipage, ainsi que ses engagements opérationnels au moment de l'incident.

Dans certains pays ou certaines régions, des remorqueurs d'urgence spécialisés sont engagés sous contrat pour être disponibles 24 heures sur 24 afin d'assurer une intervention d'urgence en cas de besoin. Ailleurs, des remorqueurs œuvrant dans le commerce peuvent être appelés à intervenir en cas d'urgence, même s'ils ne sont pas principalement destinés à l'intervention d'urgence. S'ils se trouvent à proximité et peuvent être mobilisés, ces « remorqueurs de passage » peuvent jouer un rôle crucial dans l'assistance à un navire en détresse.

Le fait de compter uniquement sur des remorqueurs de passage pose des défis considérables. Leur mobilisation est incertaine, car ils peuvent ne pas être disponibles en raison de la distance ou d'engagements commerciaux, et leurs capacités peuvent s'avérer insuffisantes pour la tâche à accomplir. Cette incertitude crée des lacunes dans le système d'intervention maritime si les remorqueurs de passage constituent la principale option d'intervention. Les remorqueurs d'urgence spécialisés, en revanche, offrent un système d'intervention plus robuste : leurs capacités, l'état de préparation de leur équipage et leur emplacement géographique connus leur permettent d'être mobilisés rapidement dans des conditions défavorables.

2.1.3 Types de remorqueurs d'urgence

Bien que le présent rapport se concentre sur les remorqueurs d'urgence de grande capacité, définis comme ayant une puissance de traction supérieure à 150 tonnes, qui sont principalement des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres, il existe une variété de types de navires pouvant servir de remorqueurs d'urgence dans différentes conditions.

Navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres

Ces navires sont conçus pour les opérations énergétiques extracôtières, en particulier le repositionnement des plateformes de forage. Leurs puissants treuils, leur forte puissance de traction et leurs excellentes caractéristiques de tenue en mer les rendent parfaitement adaptés aux missions de remorquage d'urgence lorsqu'ils sont correctement équipés. Dans les eaux canadiennes, ces navires sont largement utilisés dans l'industrie pétrolière au large de Terre-Neuve. Dans la région du Pacifique, les deux remorqueurs d'urgence spécialisés existants exploités par la Garde côtière canadienne (GCC), l'*Atlantic Eagle* et l'*Atlantic Raven*, sont tous deux des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres reconvertis en remorqueurs d'urgence.



Figure 2 Exemple de navire ravitailleur-remorqueur-manipulateur d’ancres disposant d’une puissance de traction suffisante pour servir de remorqueur d’urgence. [Sur la photo : l’*Atlantic Raven*, puissance de traction de 162 tonnes]. [Source](#) de l’image.

Remorqueurs hauturiers

Ces navires sont spécialement conçus pour le remorquage sur de longues distances dans des conditions difficiles. Ce sont des navires robustes dotés d’une puissance et d’une autonomie suffisantes pour venir en aide à la plupart des navires en détresse en mer. Cependant, leur puissance de traction est généralement inférieure à celle des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d’ancres. L’un de ces navires est stationné en tant que remorqueur d’urgence à Neah Bay, dans l’État de Washington, et est actuellement fourni par la société Foss Maritime.

Remorqueurs d’escorte à tenue en mer améliorée

Ces navires sont principalement conçus pour guider les pétroliers et autres grands navires dans les eaux côtières restreintes, mais certains modèles intègrent des capacités supplémentaires qui leur permettent d’intervenir efficacement en cas d’urgence. Ces navires font généralement preuve d’une excellente tenue en mer, avec un taux de disponibilité de l’ordre de 95 %, ce qui

leur permet d'assurer efficacement leurs fonctions de remorquage et de contrôle dans un large éventail de conditions environnementales, à l'exception des états de mer extrêmes. KOTUG Canada mettra en service deux de ces remorqueurs d'escorte de pointe à Vancouver en 2026 afin d'assister les pétroliers faisant escale au terminal Westridge agrandi. Ces navires ont une capacité de charge d'environ 120 tonnes métriques, sont équipés d'un système à double carburant et devraient être les plus puissants de leur catégorie au Canada une fois mis en service.

Remorqueurs d'urgence construits sur mesure

Ces navires sont spécialement conçus pour les missions de remorquage d'urgence et intègrent des caractéristiques comme une puissance de traction exceptionnelle, des systèmes redondants, un équipement de remorquage renforcé et des équipages formés pour intervenir par gros temps. Il n'existe actuellement aucun navire de ce type au Canada. Un exemple international notable est la flotte de remorqueurs d'urgence spécialisés « Abeille » en France, comme l'Abeille Bretagne. Un autre exemple, légèrement différent, est le navire finlandais Louhi, un navire d'intervention polyvalent spécialement conçu pour des missions comme la lutte contre les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques, le déglacage et le remorquage d'urgence.

2.2 Exploitants du secteur canadien du remorquage

Diverses entreprises de remorquage et de soutien extracôtiers mènent des activités dans les eaux canadiennes, allant de grandes sociétés internationales à des exploitants régionaux. Ces entreprises fournissent des services comme le remorquage d'urgence, le ravitaillement extracôtier et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, et mènent des activités le long des côtes de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique. Les profils suivants présentent certaines des entreprises actives dans le secteur canadien du remorquage.

Exploitants canadiens

Atlantic Towing Limited

Fondée en 1961, Atlantic Towing est un exploitant régional canadien dont le siège social est situé à Saint John, au Nouveau-Brunswick, et qui fait partie du groupe J.D. Irving Limited. La société exploite une flotte de remorqueurs, de barges, de navires de ravitaillement extracôtier et de navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres, desservant principalement le Canada atlantique et les régions arctiques ou sujettes à la glace.

Horizon Maritime Services Ltd

Fondée en 2015 et ayant son siège social à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), Horizon Maritime est un exploitant extracôtier régional de taille moyenne. Elle est spécialisée dans le ravitaillement extracôtier, les navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres, le soutien sous-marin et les opérations dans l'Arctique, et compte plusieurs coentreprises, dont le partenariat [Heiltsuk Horizon](#) conclu avec la nation Heiltsuk. L'entreprise dessert les trois côtes du Canada.

KOTUG Canada

KOTUG est une entreprise familiale internationale de remorquage dont le siège social est situé aux Pays-Bas, avec des filiales régionales comme KOTUG Canada œuvrant sur la côte Ouest du Canada. Elle fournit des services de remorquage, de soutien extracôtier et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. La filiale canadienne est partenaire de la WCMRC et exploite des remorqueurs d'escorte spécialisés et des navires de soutien extracôtier.

Groupe Océan

Fondé en 1972 et établi à Québec, le Groupe Océan est l'un des plus grands fournisseurs de services maritimes du Canada. Il exploite une flotte diversifiée de remorqueurs, de barges, de navires de travail et de navires spécialisés dans la construction maritime. La société propose des services de remorquage portuaire, de remorquage côtier et longue distance, de dragage, de construction maritime et de services liés aux chantiers navals. Ses activités s'étendent sur le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, l'Arctique et la région atlantique, avec une présence internationale croissante grâce à ses filiales.

McKeil Marine

Établie à Burlington, en Ontario, McKeil Marine est un exploitant canadien de longue date dans le domaine du transport maritime et des services liés aux projets. L'entreprise exploite une flotte de remorqueurs, de barges et de navires de transport en vrac, assurant le transport de marchandises, la construction maritime et le remorquage spécialisé dans les Grands Lacs, le Saint-Laurent et le Canada atlantique. McKeil est reconnue pour sa participation depuis plusieurs décennies aux opérations de transport de charges lourdes et de cargaisons liées à des projets, et continue de desservir les secteurs de l'industrie, de l'énergie et des infrastructures maritimes dans tout l'Est du Canada.

HaiSea Marine

Fondée en 2021 et établie à Kitimat, en Colombie-Britannique, HaiSea Marine est une coentreprise détenue majoritairement par des Autochtones, entre la nation Haisla et Seaspan

ULC. La société a été créée pour fournir des services de remorquage d'escorte et de remorquage portuaire aux méthaniers faisant escale à l'installation d'exportation de LNG Canada. HaiSea Marine exploite une flotte de remorqueurs d'escorte électriques à batterie et hybrides, soutenant les opérations de transport de GNL le long de la côte Ouest du Canada. Ses services comprennent le remorquage d'escorte, le remorquage portuaire et les interventions d'urgence dans les voies navigables côtières étroites.

Exploitants internationaux

Royal Boskalis Westminster (Boskalis)

Boskalis est une grande entreprise internationale de services maritimes dont le siège social est situé à Papendrecht, aux Pays-Bas, et dont les origines remontent à plus de 100 ans. Elle exploite plus de 500 navires de par le monde, notamment des remorqueurs, des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres, des dragues et des navires de transport lourd. Boskalis propose des services de remorquage en mer, de sauvetage, de construction extracôtière et de soutien sous-marin, ce qui en fait l'un des plus grands acteurs mondiaux du secteur.

Groupe DOF

Fondé en 1981, le groupe DOF a son siège social à Austevoll, en Norvège, et mène des activités à l'échelle mondiale par l'intermédiaire de filiales telles que DOF Subsea. Sa flotte comprend des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres, des navires ravitailleurs de plateformes et des navires de soutien à la construction. La société fournit des services de soutien extracôtier, de remorquage, de construction sous-marine et de maintenance, et exerce des activités en Norvège, au Royaume-Uni, aux États-Unis, au Brésil, au Canada, en Angola et en Australie. Le siège social de DOF Canada, ouvert en 2004, est situé à Paradise, à Terre-Neuve.

Sea1 Offshore Inc.

Fondée à l'origine en 2005 sous le nom de Siem Offshore et rebaptisée Sea1 Offshore en 2024, la société a son siège social à Kristiansand, en Norvège. Elle exploite une flotte d'environ 34 navires extracôtiers, comprenant des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres, des navires de soutien sous-marin et des navires de récupération des déversements d'hydrocarbures, et mène des activités mondiales en mer du Nord, en Afrique de l'Ouest, au Brésil, au Canada, en Australie et en Asie du Sud-Est.

2.3 Recherches antérieures sur les remorqueurs d'urgence au Canada

En 2018, Clear Seas a publié l'étude [*Évaluation des besoins des remorqueurs d'urgence*](#) pour la côte du Pacifique du Canada, réalisée par Vard Marine. Cette étude a fourni la première analyse

complète des besoins en matière de capacité de remorquage d'urgence dédiée dans les eaux canadiennes, en mettant l'accent sur les grands navires commerciaux à forte prise au vent qui transitent actuellement ou devraient transiter par la côte du Pacifique. Elle a examiné les forces agissant sur les navires en panne à travers une série de simulations de manœuvres dans des conditions météorologiques et océaniques variables, et a évalué les facteurs autres que la puissance de traction qui contribuent à la capacité d'un remorqueur d'urgence, notamment la taille du remorqueur, sa vitesse, son autonomie, sa tenue en mer et les compétences de son équipage. Le rapport a établi les bases d'une compréhension des considérations techniques, opérationnelles et liées aux risques qui entrent en jeu dans la mise en place, au Canada, d'une capacité permettant d'empêcher les navires en panne de dériver et de s'échouer dans des zones côtières sensibles.

Outre ces travaux, d'autres projets de recherche de Clear Seas ont apporté des renseignements importants pour comprendre le contexte canadien en matière de remorquage et d'intervention d'urgence en mer. L'étude [Analyse de la dérive des navires et de l'intervention sur la côte canadienne du Pacifique](#) a examiné la vitesse à laquelle les navires en panne peuvent dériver dans des conditions météorologiques et océaniques réelles. Elle est allée au-delà des analyses précédentes sur les pétroliers pour prendre en compte les types de navires à forte prise au vent et démontrer que ces navires peuvent dériver plus rapidement et nécessitent une capacité d'intervention supérieure à celle requise pour les pétroliers chargés. Les résultats ont mis en évidence la nécessité de disposer de remorqueurs performants et stratégiquement positionnés pour assurer une sécurité supplémentaire de l'environnement marin.

L'étude intitulée [Disponibilité des remorqueurs de passage dans la région du Pacifique au Canada](#) a évalué les capacités et les schémas de transit des remorqueurs commerciaux œuvrant sur la côte Ouest afin de déterminer s'il était possible de compter sur eux en cas d'urgence. L'étude a recensé peu de remorqueurs disposant d'une puissance de remorquage suffisante, ce qui signifie que ces navires ne constituent probablement pas une option d'intervention primaire adéquate.

Clear Seas a également publié un article intitulé « [Remorqueurs d'urgence : bouées de sauvetage pour les navires en détresse](#) », qui examine la manière dont d'autres pays gèrent le remorquage d'urgence. Certains pays côtiers utilisent des remorqueurs d'urgence dédiés dans le cadre de leurs systèmes de sécurité maritime, ce qui montre en quoi l'approche du Canada diffère des pratiques internationales.

Depuis la publication de cette étude, le système de transport maritime canadien n'a cessé d'évoluer. Le volume du trafic maritime a augmenté et s'est diversifié, sous l'influence de nouveaux accords commerciaux, de projets d'exportation d'énergie et de ressources, ainsi que de l'expansion continue du transport maritime^{3,4,5}. Parallèlement, le changement climatique modifie les conditions environnementales le long des côtes et des voies navigables du pays, amplifiant la fréquence et la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes qui augmentent le risque que des défaillances de propulsion ou de direction ne dégénèrent en situations d'urgence⁶. Ces évolutions soulignent la nécessité de réexaminer les recherches antérieures sur le remorquage dans une perspective nationale plus large. Une nouvelle évaluation nationale peut aider à déterminer où se situent les capacités de remorquage actuelles, où des lacunes pourraient apparaître et quel niveau de préparation est nécessaire pour assurer la sécurité des côtes canadiennes dans les années à venir.

2.4 Réglementation

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, il n'existe aucune exigence explicite imposant aux navires d'avoir accès à un service de remorquage d'urgence. La *Loi* impose certes aux navires transportant du pétrole ou des substances dangereuses de disposer de plans d'urgence approuvés, mais l'accès préétabli aux remorqueurs d'urgence ou aux services de sauvetage est laissé à la discrétion des propriétaires et des exploitants de navires. Pour combler cette lacune, Transports Canada [a proposé en 2024 de nouvelles réglementations](#) qui obligeront certains navires commerciaux à disposer d'arrangements formels pour les interventions d'urgence, notamment le remorquage d'urgence, la lutte contre l'incendie et le sauvetage, au cas où ils deviendraient inaptes à la navigation en mer. Ces règles établiront des définitions et des normes claires concernant la capacité d'intervention, l'équipement et le personnel formé, les propriétaires et les exploitants étant chargés de conclure des contrats ou des ententes avec des fournisseurs compétents. Si elles sont mises en œuvre, ces modifications sont susceptibles d'accroître la demande de remorqueurs d'urgence dans l'ensemble des eaux canadiennes.

Une approche réglementaire semblable existe aux États-Unis. L'[Oil Pollution Act de 1990 \(OPA 90\)](#) exige que les navires disposent de plans d'intervention approuvés qui font mention de services de sauvetage, de remorquage et autres services d'urgence et prévoient comment y

³ (Clear Seas, 2025)

⁴ (St. Lawrence Seaway Management Corporation, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, 2024)

⁵ (CBC, 2024)

⁶ (Berg, Hirdaris, & Čatipović, 2024)

avoir accès. Bien que l'OPA 90 n'impose pas la mise en place d'une flotte de remorqueurs d'urgence gérée par le gouvernement, elle oblige les armateurs à passer des contrats à l'avance avec des fournisseurs privés de services de remorquage et de sauvetage, favorisant ainsi la disponibilité et le recours au remorquage d'urgence dans le cadre de la planification des interventions en cas de déversement et d'accident.

Le Département de l'Écologie de l'État de Washington dispose d'un [remorqueur d'intervention d'urgence dédié, stationné toute l'année à Neah Bay](#), afin de protéger la côte extérieure et l'entrée du détroit de Juan de Fuca. Financé par les redevances de l'industrie et géré par l'[Emergency Response Towing Vessel \(ERTV\) Compliance Group](#), ce remorqueur doit rester en permanence en état d'alerte et être capable de prendre la mer dans les 20 minutes, avec une puissance suffisante pour contrôler ou remorquer de grands navires en panne par gros temps. Ce programme a été lancé en 1999 et est considéré comme un élément clé du système de prévention des déversements de la région. Ce remorqueur est intervenu auprès de navires en détresse aussi bien dans les eaux canadiennes que dans les eaux américaines.

En 2024, l'Organisation maritime internationale a introduit de nouveaux amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) qui auront une incidence sur le remorquage d'urgence à l'échelle mondiale. À compter de janvier 2028, tous les navires non pétroliers de plus de 20 000 tonnes brutes nouvellement construits devront disposer de dispositifs de remorquage d'urgence pouvant être rapidement déployés pour s'accoupler à un remorqueur, même si le navire a perdu sa puissance principale. Ces exigences, déjà en vigueur pour les pétroliers, visent à harmoniser les capacités de remorquage d'urgence au sein de la flotte mondiale. En imposant aux grands navires de disposer d'équipements de remorquage fiables, l'équipage et les équipes d'intervention disposent d'un système opérationnel prêt à l'emploi pour mener à bien une opération de remorquage efficace dans les situations critiques.

2.5 Contexte international

Les approches en matière de remorquage d'urgence varient considérablement d'un pays à l'autre, reflétant des évaluations différentes des risques, des coûts et des responsabilités. Le tableau 1 présente des exemples internationaux, allant de nouveaux investissements dans des flottes spécialisées au recours à des solutions de rechange commerciales, illustrant ainsi l'éventail des stratégies utilisées pour protéger les côtes.

Tableau 1 Arrangements internationaux en matière de remorquage d'urgence

Pays	Nombre de remorqueurs d'urgence / navires	Capacité (force d'arrimage)	Contrat / Structure de propriété	Contexte / Remarques
Australie	1 remorqueur d'urgence en service, le <i>Reef Keeper</i> ; 1 remorqueur d'urgence de construction neuve entrant en service en 2026	<i>Reef Keeper</i> : puissance de traction d'environ 120 tonnes	Exploitant privé sous contrat avec le gouvernement	Programme de remorqueurs d'urgence en place depuis 2006 pour le détroit de Torres et la Grande Barrière de Corail. Le <i>Reef Keeper</i> a été mis en service en 2024 pour offrir des capacités améliorées (46 % plus puissant que le précédent remorqueur d'urgence, le <i>Coral Knight</i>).
France	4 remorqueurs d'urgence + 1 navire de lutte contre les marées noires	Tous les remorqueurs d'urgence ont une puissance de traction de plus de 200 tonnes	Exploitant privé sous contrat avec le gouvernement (Les Abeilles)	Système créé après la marée noire de l' <i>Amoco Cadiz</i> (1978). La France maintient une flotte de remorqueurs d'urgence puissants et de fort tonnage brut comme mesure fondamentale de sécurité maritime.
Allemagne	8 remorqueurs d'urgence au total (mer du Nord + mer Baltique), dont le <i>Nordic</i> , le <i>Baltic</i> et le <i>Fairplay-35</i>	<i>Nordic</i> : puissance de traction de 201 tonnes; <i>Baltic</i> : puissance de traction de 127 tonnes; <i>Fairplay-35</i> : puissance de traction d'environ 104 tonnes; les autres varient	Modèle mixte : remorqueurs d'urgence appartenant à l'État et exploités par des agences fédérales; remorqueurs privés affrétés par l'État dans le cadre de contrats à long terme (Fairplay Towage Group)	Politique nationale de remorquage d'urgence mise en place après l'incendie, l'échouage et la marée noire du <i>Pallas</i> (1998). Cette politique garantit une intervention dans les deux heures partout sur le littoral. Flotte stratégiquement stationnée en mer du Nord et en mer Baltique. Fairplay Towage exploite de nombreuses unités affrétées.

Pays	Nombre de remorqueurs d'urgence / navires	Capacité (force d'arrimage)	Contrat / Structure de propriété	Contexte / Remarques
Pays-Bas	2 remorqueurs d'urgence (<i>Multraship Commander</i> , <i>Multraship Protector</i>); 1 remorqueur d'urgence supplémentaire (<i>Guardian</i>); 3 nouveaux remorqueurs d'urgence à faibles émissions prévus pour 2026	<i>Multraship Commander</i> : puissance de traction de 192 tonnes <i>Multraship Protector</i> : puissance de traction de 198 tonnes	Exploitant privé sous contrat avec le gouvernement (<i>Multraship</i>).	<i>Multraship</i> a remporté le contrat en 2022. L'agence néerlandaise Rijkswaterstaat lance un contrat de 25 ans pour des remorqueurs d'urgence à faibles émissions en 2026.
Afrique du Sud	1 remorqueur d'urgence, l' <i>Umkhuseli</i> + 1 navire de soutien à la lutte contre l'incendie, le <i>Siyanda</i>	<i>Umkhuseli</i> : puissance de traction d'environ 220 tonnes	Exploitant privé sous contrat avec le gouvernement (AMSOL)	L' <i>Umkhuseli</i> est le principal remorqueur d'urgence national. Le <i>Siyanda</i> apporte une capacité supplémentaire de lutte contre l'incendie et d'intervention d'urgence.
Espagne	Environ 14 navires polyvalents de sauvetage/ remorqueurs d'urgence sous l'égide de la SASEMAR	Plage de puissance de traction : d'environ 60 tonnes à 128 tonnes; un navire plus grand offrant une puissance de traction de 200 tonnes est en cours de construction	Flotte publique exploitée par la Société de sauvetage et de sécurité maritime (SASEMAR)	Vaste flotte nationale répartie sur le territoire, utilisée pour le remorquage, la recherche et le sauvetage, ainsi que la lutte contre la pollution. Elle comprend des unités lourdes et des remorqueurs de sauvetage plus petits. La construction d'un nouveau remorqueur de sauvetage ayant une puissance de traction élevée témoigne d'un renouvellement en cours.
Royaume-Uni	Aucun remorqueur d'urgence dédié appartenant à l'État (flotte mise hors service en 2011)	—	Auparavant sous contrat avec le gouvernement; plus aucun aujourd'hui	Les remorqueurs d'urgence ont été mis hors service afin de réduire les coûts. Cette décision a été critiquée en raison des risques qu'elle fait peser sur les régions isolées (Shetland, îles Hébrides). Des incidents passés (<i>Sea Empress</i> , <i>MSC Napoli</i> , <i>HMS Astute</i>) ont mis en évidence la nécessité de disposer de moyens de sauvetage dédiés.

2.6 Contexte canadien

Le long littoral et la diversité des régions maritimes du Canada exposent le pays au risque d'échouages de navires et de déversements. La disponibilité de remorqueurs d'urgence augmente les chances d'une intervention d'urgence rapide sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, où les routes maritimes passent à proximité de côtes sensibles sur le plan environnemental et culturel et où un navire en panne pourrait dériver et s'échouer relativement rapidement. Dans l'Arctique, les infrastructures limitées et les conditions d'exploitation extrêmes rendent une intervention rapide essentielle, malgré des volumes de trafic globalement plus faibles. Sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, la densité du trafic maritime signifie que tout retard dans l'intervention peut avoir des répercussions sur la sécurité de la navigation et les flux commerciaux.

De récents incidents maritimes survenus dans les eaux canadiennes ont mis en évidence les risques posés par tout navire à la dérive.

En février 2025, le MSC *Baltic III* a perdu sa propulsion par temps de tempête au large de Terre-Neuve et a dérivé jusqu'à s'échouer sur le littoral rocheux. Le navire de service extracôtier *Avalon Sea* s'est rendu sur les lieux, mais ne disposait pas de la capacité de remorquage nécessaire pour mettre le MSC *Baltic III* en sécurité. Plusieurs navires de la GCC sont également intervenus sur les lieux, dont le NGCC *Jean Goodwill*, mais aucun d'entre eux ne disposait d'un équipement ou d'une capacité de remorquage suffisante pour mettre le navire en sécurité. Au moment de la rédaction du présent rapport, le navire était toujours échoué et se détériorait, constituant une menace environnementale persistante.



Figure 3 Le porte-conteneurs *MSC Baltic III* s'est échoué au large de la côte Ouest de Terre-Neuve en février 2025 à la suite d'une panne de moteur. [Source](#) de l'image.

En mars 2022, un câble de remorquage a été fixé avec succès au *MSC Kim* afin d'éviter une catastrophe. Le porte-conteneurs avait perdu toute propulsion et dérivait dans le détroit de Cabot, à 50 milles marins au large de Port au Port, à Terre-Neuve-et-Labrador. L'*Atlantic Kingfisher*, un remorqueur de ravitaillement de haute mer basé dans la région, a été affrété pour sécuriser le navire et le remorquer en toute sécurité jusqu'à la côte. Le NGCC *Terry Fox* et le NGCC *Jean Goodwill* ont apporté leur soutien à l'opération, fournissant des services d'escorte et de déglacage pendant le transit du *MSC Kim* et de l'*Atlantic Kingfisher*.



Figure 4 Le *MSC Kim* à la dérive au large de Port au Port, à Terre-Neuve-et-Labrador, en mars 2022.
[Source](#) de l'image.

La côte du Pacifique a été la scène d'incidents semblables nécessitant une intervention d'urgence ces dernières années. En 2018, le *MOL Prestige*, un porte-conteneurs avec 23 personnes à bord, a subi un grave incendie dans la salle des machines alors qu'il naviguait au large de la côte sud de Haida Gwaii⁷. L'incident a fait plusieurs blessés graves et a nécessité l'évacuation de l'équipage par hélicoptère. Le *Denise Foss*, un navire de sauvetage américain stationné à Neah Bay, dans l'État de Washington, a été engagé pour remorquer le navire en panne jusqu'à Seattle, dans l'État de Washington.

Un autre incident survenu sur la côte Ouest du Canada impliquait le navire de charge *MV Simushir*, long de 135 mètres. En octobre 2014, le *Simushir* a perdu sa propulsion dans des conditions météorologiques difficiles au large de la côte Ouest de Haida Gwaii. Le navire de la GCC *Gordon Reid*, doté d'une puissance de traction de 50 tonnes, se trouvait à proximité et est arrivé sur les lieux 20 heures après la panne du *Simushir*. Le *Gordon Reid* a réussi à remorquer le navire loin des côtes pendant un certain temps, mais la mer agitée a provoqué plusieurs

⁷ (Veentjer, 2019)

ruptures du câble de remorquage. Les propriétaires du *Simushir* ont fait appel au remorqueur américain *Barbara Foss*, qui se trouvait à Prince Rupert à ce moment-là. Le remorqueur a réussi à l'attacher 40 heures après la perte de puissance et a ramené le *Simushir* en toute sécurité au port. L'intervention a nécessité une coordination entre la Garde côtière canadienne, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, la Garde côtière américaine et des exploitants commerciaux. L'incident a mis en évidence les défis opérationnels posés par le manque de ressources de remorquage d'urgence de grande capacité sur la côte du Pacifique.

2.7 Faits nouveaux

Même s'il possède le plus long littoral au monde et un secteur de transport maritime très actif, le Canada dispose de très peu de remorqueurs d'urgence spécialisés sous contrat et en état d'alerte. En 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a conclu un contrat avec Atlantic Towing Limited pour les services de deux remorqueurs d'urgence, l'*Atlantic Raven* et l'*Atlantic Eagle*, financés dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada. Ces deux remorqueurs sont stationnés sur la côte du Pacifique du Canada pour venir en aide aux navires en détresse si nécessaire. À partir de 2025, aucun remorqueur d'urgence dédié ne sera stationné sur les côtes atlantique ou arctique du Canada.

Le *K.J. Gardner*, un navire de ravitaillement extracôtier et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de 74,5 mètres, exploité par KOTUG Canada en partenariat avec la Première Nation SC'IA'NEW, sous contrat avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), est un ajout plus récent aux moyens d'intervention d'urgence de la côte du Pacifique. Le *K.J. Gardner* dispose d'une puissance de traction maximale de 200 tonnes et est équipé de treuils de remorquage et de moyens de lutte contre l'incendie. Depuis 2024, il est stationné à Beecher Bay, sur l'île de Vancouver, et est disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pour intervenir en cas d'incident le long de la mer des Salish, du détroit de Haro et du détroit de Juan de Fuca. Bien que la principale mission du navire soit la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, sa conception et ses systèmes embarqués lui permettent également d'effectuer des opérations de remorquage d'urgence, d'escorte d'urgence et de lutte contre l'incendie.

De l'autre côté de la frontière, le remorqueur d'urgence *Lauren Foss* est stationné à Neah Bay. Le *Lauren Foss* dispose d'une puissance de traction d'environ 88 tonnes et est équipé pour le remorquage d'urgence et la lutte contre l'incendie. En 2023, le Département de l'Écologie de l'État de Washington a publié un rapport intitulé [*Analysis of an Additional Emergency Response Towing Vessel*](#) (analyse d'un remorqueur d'urgence supplémentaire), qui utilise un modèle de

risque de dérive et de déversement d'hydrocarbures pour évaluer si le stationnement d'un deuxième remorqueur d'urgence dans la mer des Salish, afin de desservir le détroit de Haro, le passage Boundary, le détroit de Rosario et les voies navigables connexes, réduirait le risque d'échouage et de déversement d'hydrocarbures après la perte de propulsion d'un navire. L'étude a évalué sept emplacements potentiels et a conclu qu'un remorqueur d'urgence supplémentaire pourrait offrir une légère réduction potentielle du risque d'échouage causé par une dérive et de déversement dans certains scénarios de défaillance.

Outre les remorqueurs d'urgence dédiés, des remorqueurs d'escorte et de soutien peuvent fournir un remorquage supplémentaire en cas d'urgence. Les remorqueurs d'escorte de KOTUG Canada sont exploités principalement le long des routes de pétroliers de Trans Mountain, avec une puissance de traction d'environ 120 tonnes et un équipement de lutte contre l'incendie. Les remorqueurs d'escorte HaiSea, stationnés à Kitimat et associés aux activités de LNG Canada, ont une puissance de traction de 105 tonnes. Sur la côte Est du Canada, le Groupe Océan exploite deux remorqueurs d'escorte brise-glace, l'*Ocean Taiga* et l'*Ocean Tundra*, dotés d'une puissance de traction de 101 et 113 tonnes respectivement. Ces remorqueurs ont été mis en service pour soutenir les activités de transport maritime tout au long de l'année sur le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et la côte atlantique⁸.

Bien que les remorqueurs d'escorte puissent intervenir et soient équipés de matériel de lutte contre l'incendie et les déversements, ils ne sont pas des remorqueurs d'urgence spécialisés, et leur efficacité dépend de leur disponibilité, de leur affectation et de leur état de préparation. Ils peuvent ne pas disposer de la puissance, de l'équipement ou de la formation nécessaires pour prendre en charge les plus grands navires en panne par mauvais temps.

⁸ (Robert Allan, 2016)

3.0 Méthodes d'évaluation de la disponibilité des remorqueurs d'urgence

3.1 Recherche documentaire

Au cours de la première phase du projet, une recherche documentaire a été menée afin de dresser un état des lieux de la capacité de remorquage d'urgence au Canada avant d'entrer en contact direct avec l'industrie.

3.1.1 Base de données des entreprises et des navires

Le projet a débuté par une analyse systématique des fournisseurs de services de remorquage œuvrant au Canada. L'objectif était de repérer les entreprises susceptibles de fournir des services de remorquage d'urgence, en mettant l'accent sur les navires dont la puissance de traction se situe entre 160 et 220 tonnes. Cette fourchette a été initialement déterminée par les normes du secteur et les directives internationales en matière de remorquage d'urgence, reflétant la puissance de traction nécessaire pour contrôler et manœuvrer de grands navires à forte prise au vent dans des conditions de mer défavorables⁹. Conformément à l'étude de Clear Seas de 2018, qui indiquait la puissance de traction nécessaire pour intervenir auprès de la plupart des navires dans la plupart des conditions météorologiques, et afin d'augmenter le nombre de navires pouvant être pris en compte, le seuil d'inclusion a été abaissé à une puissance de traction de 150 tonnes. Les navires dont la puissance de traction est supérieure à 220 tonnes ont également été inclus¹⁰. Une recherche exhaustive a été menée à l'aide d'annuaires de l'industrie maritime, de sites Web d'entreprises et de bases de données sur le trafic maritime.

À l'issue de cette recherche, les entreprises disposant d'au moins un navire répondant aux critères de puissance de traction requis ont été incluses dans la base de données. On a également recensé plusieurs entreprises de remorquage internationales dont les navires de même capacité sont connus pour être exploités dans les eaux canadiennes. Cette approche a permis de s'assurer que l'inventaire recense à la fois les actifs nationaux et internationaux ayant un potentiel réaliste de fournir des services de remorquage d'urgence.

La base de données ainsi constituée a été structurée sous forme de fichier Excel, servant de référentiel central pour toutes les données relatives aux entreprises et aux navires. Des

⁹ (International Maritime Organization, 1998)

¹⁰ Cette décision a été prise car ces navires seraient également adaptés, mais leur location pourrait s'avérer trop coûteuse.

renseignements détaillés sur les navires ont été compilés pour chaque entreprise, notamment les spécifications techniques (p. ex., puissance de traction, capacités de lutte contre l'incendie), les profils d'exploitation et la présence régionale. Il convient de noter que certaines sociétés de remorquage canadiennes de premier plan, telles que le Groupe Océan, ne disposaient pas de navires dans la fourchette de puissance de traction spécifiée, mais ont été conservées dans l'échantillon de la campagne de sensibilisation à des fins d'information et en vue d'un éventuel intérêt futur pour l'expansion des services.

3.1.2 Confirmation des navires et de leur position

Une fois les entreprises potentielles repérées, leurs flottes ont été examinées afin de confirmer quels navires répondaient aux critères techniques et opérationnels. Les données relatives aux navires ont été extraites de bases de données en ligne sur le trafic maritime afin de valider leur présence dans les eaux canadiennes. Cette étape a permis de s'assurer que la base de données reflétait les actifs qui étaient à la fois techniquement capables et géographiquement positionnés pour intervenir dans les eaux canadiennes.

Les caractéristiques techniques de chaque navire (p. ex., puissance de traction, capacités de lutte contre l'incendie) et leur historique opérationnel ont été examinés et recoupés avec les données de l'entreprise afin de confirmer leur adéquation. Les navires qui ne répondaient pas aux critères ont été retirés de la base de données. Les navires se trouvant actuellement dans les eaux canadiennes ont été signalés dans la base de données, car ces ressources représentent la capacité de remorquage d'urgence la plus immédiatement disponible. Ce processus a abouti à un inventaire complet des navires qualifiés, classés par exploitant, qui a pu être utilisé pour évaluer la couverture géographique et la capacité du marché.

3.2 Mobilisation du secteur

Une consultation de l'industrie a été lancée pour compléter la recherche documentaire et valider l'exactitude de la base de données sur les entreprises et les navires. Cette consultation comprenait à la fois des entretiens structurés et des demandes d'information visant à recueillir des données sur les capacités techniques, la disponibilité géographique et les structures de coûts.

La consultation a été menée auprès d'un large éventail d'acteurs du secteur, notamment :

- des exploitants canadiens et internationaux disposant d'au moins un navire techniquement adapté au remorquage d'urgence de grande capacité;

- des entreprises canadiennes intéressées par le remorquage d'urgence dont la flotte ne comprend pas actuellement de navires d'une puissance de traction supérieure à 150 tonnes;
- d'autres acteurs du secteur dont l'expertise porte sur le remorquage d'urgence au Canada.

Le processus de consultation a également permis de recueillir des renseignements allant au-delà des spécifications des navires, notamment des points de vue sur la dynamique du marché, la volonté d'étendre les services et les défis liés à la disponibilité des navires.

Les données qualitatives recueillies dans le cadre des entretiens et des demandes d'information ont été examinées de façon systématique afin de repérer les thèmes communs et les points de divergence. Les réponses ont été codées de manière à cerner les sujets récurrents comme la disponibilité des navires, les préférences contractuelles et les considérations liées au coût, ce qui a permis d'effectuer une analyse comparative entre les différents participants. Cette approche a aidé à assurer l'anonymat des points de vue individuels tout en mettant en évidence les tendances générales pertinentes pour l'évaluation de la capacité de remorquage d'urgence au Canada.

4.0 Résultats

4.1 Entreprises et navires recensés

Les entreprises incluses dans la base de données de l'étude étaient soit des entreprises canadiennes, soit des entreprises possédant au moins un navire d'une puissance de traction supérieure à 150 tonnes exploité dans les eaux canadiennes, soit des entreprises dont la capacité à œuvrer dans les eaux canadiennes était confirmée au moment de l'étude (août 2025). D'autres entreprises internationales possédant des navires adaptés, telles que Tidewater, BritOil et Viking, ont été examinées mais finalement exclues car elles ne répondaient pas aux critères relatifs aux activités au Canada.

Au total, 6 entreprises et 44 navires ont été recensés. Parmi ces navires, 15 se trouvaient dans les eaux canadiennes au 21 août 2025. Tous les navires exploités dans les eaux canadiennes faisaient l'objet d'un contrat à court ou à long terme.

Tableau 2 Entreprises recensées disposant de remorqueurs d'une puissance de traction d'au moins 150 tonnes

Entreprise	Navire*	Puissance de traction (tonnes)
ATLANTIC TOWING	Atlantic Raven	162
	Atlantic Eagle	158
	Atlantic Kingfisher	168
	Atlantic Merlin	230
BOSKALIS	Manta	178
	Princess	178
	Sovereign	180
	Union Bear	187
	Sherpa	205
	Summit	205
	Alpine	205
	Glacier	205
	Expedition	205
	Boka Forward	219
	Boka Guard	284
	Boka Centre	297
	Boka Keeper	302
	Boka Defender	306
	Boka Striker	312
DOF	Skandi Clipper	180
	Skandi Cutter	180
	Skandi Mariner	241
	Skandi Mover	253

Entreprise	Navire*	Puissance de traction (tonnes)
	Skandi Mobiliser	260
	Skandi Emerald	201
	Skandi Iceman	319
	Skandi Skansen	349
	Skandi Vega	353
	Skandi Atlantic	193
HORIZON MARITIME	Horizon Arctic	307
WCMRC (KOTUG)	KJ Gardner	200
SEA1 OFFSHORE	Avalon Sea	150
	Sea1 Emerald	281
	Sea1 Aquamarine	284
	Sea1 Amethyst	297
	Sea1 Saphir	301
	Sea1 Rubis	310
	Brage Viking	250
	Magne Viking	251
	Odin Viking	247
	Njord Viking	251
	Loke Viking	257
	Andreas Viking	258

*Les navires en **gras** étaient en service dans les eaux canadiennes au 21 août 2025.

De puissants remorqueurs ayant une puissance de traction supérieure à 150 tonnes sont présents sur les trois côtes canadiennes, bien que leur répartition soit inégale (figure 4). Sur la côte du Pacifique, trois remorqueurs de cette classe appartenant à des armateurs canadiens étaient en service en août 2025. Dans l'Arctique, le NGCC *Captain Molly Kool* (200 tonnes) sert de brise-glace, mais pourrait également fournir des services de remorquage si nécessaire. Sur la côte atlantique, plusieurs remorqueurs extracôtiers de propriété étrangère sont en activité au large de Terre-Neuve-et-Labrador, notamment un groupe de navires Skandi exploités par la société norvégienne DOF Subsea. D'autres navires, comme le *Sovereign* et l'*Union Bear*, se trouvaient au large de la Nouvelle-Angleterre dans les eaux américaines et pourraient être suffisamment proches pour intervenir dans les eaux canadiennes en cas d'urgence.

Deux brise-glace de la Garde côtière canadienne, le NGCC *Vincent Massey* (200 tonnes) et le NGCC *Jean Goodwill* (200 tonnes), ont été initialement construits comme remorqueurs extracôtiers et navires manipulateurs d'ancres avant d'être acquis et convertis par la Garde côtière. Les deux navires conservent la forme de coque, les caractéristiques de puissance et les capacités structurelles associées aux remorqueurs haute performance et, au besoin, pourraient être reconfigurés pour fournir des services de remorquage d'urgence.



Figure 5 Remorqueurs ayant une puissance de traction d’au moins 150 tonnes présents dans les eaux canadiennes au 21 août 2025

Certaines entreprises canadiennes possèdent des remorqueurs performants qui sont actuellement sous contrat avec des exploitants internationaux. Ces navires pourraient être disponibles à la location et pourraient potentiellement servir de remorqueurs d’urgence dans les eaux canadiennes. Des navires comme l’*Horizon Arctic* et l’*Atlantic Kingfisher*, exploités respectivement en Europe et en Amérique du Sud, disposent de la puissance de remorquage et des capacités de lutte contre l’incendie nécessaires pour venir en aide à des navires en détresse s’ils étaient stationnés au Canada. La figure 5 montre la position mondiale des remorqueurs jugés aptes pour cette étude au 21 août 2025.



Figure 6 Remorqueurs d'intérêt dans les eaux canadiennes et internationales au 21 août 2025

4.2 Thèmes issus de la mobilisation du secteur

Dans le cadre de l'étude, plusieurs entreprises et intervenants du secteur ont participé à des entretiens structurés et ont fourni des réponses écrites aux demandes d'information. Au total, 13 organisations ont apporté leur contribution, représentant à la fois des exploitants canadiens et internationaux disposant de navires techniquement adaptés au remorquage d'urgence, ainsi que des entreprises canadiennes intéressées par le remorquage d'urgence dont la flotte ne comprend peut-être pas actuellement de navires ayant une puissance de traction d'au moins 150 tonnes. D'autres intervenants du secteur possédant une expertise en matière de remorquage d'urgence au Canada ont également été consultés. Le tableau 3 présente la liste des organisations ayant participé à l'étude. Les thèmes clés qui se sont dégagés des entretiens sont résumés dans les sections suivantes.

Tableau 3 Organisations incluses dans l'analyse thématique

Entretien	Demande d'information
Atlantic Towing	KOTUG Canada
Groupe Océan	Sea1 Offshore
WCMRC	DOF

Entretien	Demande d'information
Horizon Maritime	Robert Allan Ltd.
SAAM Towage	
Fédération maritime du Canada	
Council of Marine Carriers	
Département de l'Écologie de l'État de Washington	
Marine Exchange of Puget Sound	

4.2.1 Niveaux de disponibilité

Un thème récurrent dans les entretiens était que, bien qu'un petit nombre de navires d'une puissance de traction de 150 à 220 tonnes soient techniquement capables de servir de remorqueurs d'urgence, leur disponibilité est très limitée. La plupart de ces navires sont engagés dans des projets énergétiques extracôtiers ou d'autres activités commerciales, souvent dans le cadre d'affrètements à long terme ou saisonniers. Comme l'a fait remarquer un participant : « Si un navire est déjà affecté à une mission, il ne peut pas être simplement libéré en cas d'urgence, même s'il se trouve physiquement à proximité ». Plusieurs entreprises ont souligné que la perception publique des « remorqueurs de passage » est trompeuse, car la présence d'un navire dans les eaux canadiennes ne garantit pas qu'il puisse être réaffecté à une intervention d'urgence.

Les personnes interrogées ont également souligné que très peu de ressources sont inutilisées; la plupart des exploitants fonctionnent à pleine capacité ou presque, sans remorqueurs « supplémentaires » disponibles pour être affectés à des missions. Même dans les grands ports, l'envoi d'un remorqueur pour une intervention d'urgence peut perturber les activités régulières, limitant encore davantage la disponibilité. Sur la côte Est, les participants ont noté que, bien que plusieurs navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres soient présents, aucun ne peut être considéré comme une ressource fiable pour une utilisation d'urgence compte tenu de leurs engagements commerciaux en cours. Les personnes interrogées ont averti que le détournement d'un remorqueur de son service régulier pour soutenir une intervention d'urgence peut également présenter des risques pour la sécurité, car cela peut entraîner un manque de personnel pour les mouvements de navires prévus ou obliger les remorqueurs restants à œuvrer dans des délais serrés et avec une charge de travail accrue.

4.2.2 Volonté d'élargir les services

Malgré ces contraintes, certains participants se sont montrés disposés à mettre des navires à disposition pour le service de remorquage d'urgence à court terme ou au cas par cas. D'autres ont manifesté leur intérêt pour des contrats à plus long terme avec le gouvernement, tout en soulignant que la durée du contrat et la garantie des tarifs seraient essentielles pour assurer la viabilité de tels accords. Un participant a suggéré que « des ententes pluriannuelles d'au moins cinq ans, et idéalement dix, seraient nécessaires pour justifier l'engagement financier ». Les contrats plus courts, de quelques mois, ont été jugés moins intéressants compte tenu des coûts de renonciation liés au retrait de navires de marchés plus rémunérateurs. Plusieurs participants ont souligné que peu d'exploitants canadiens envisageraient de consacrer des navires au remorquage d'urgence sans un contrat de dix ans ou plus, notamment en raison de la concurrence des fournisseurs américains qui peuvent proposer de meilleurs tarifs et mettre en avant des flottes plus importantes.

4.2.3 Considérations relatives aux coûts

Les coûts associés aux grands navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres sont considérables, les tarifs journaliers s'élevant, selon les renseignements disponibles, à plusieurs dizaines de milliers de dollars. Un exploitant a suggéré un tarif de référence d'environ 40 000 dollars par jour pour un navire performant doté d'une puissance de traction élevée, carburant en sus. D'autres ont indiqué que les frais généraux à eux seuls pouvaient dépasser 20 000 à 25 000 dollars par jour, ce qui signifie qu'un contrat à long terme fiable serait nécessaire pour que les exploitants consacrent un navire au service de remorquage d'urgence. Outre les tarifs journaliers, les participants ont souligné que les frais de mobilisation et de démobilisation, les frais de carburant, les assurances et la maintenance constituaient des facteurs de coût clés. D'autres ont fait remarquer que les exploitants américains bénéficient d'économies d'échelle, ce qui leur permet de répartir les frais généraux sur des flottes plus importantes et parfois de proposer des tarifs inférieurs à ceux en vigueur au Canada.

Plusieurs participants ont noté que les coûts fluctuent considérablement selon la région et la structure du contrat, les tarifs variant en fonction de qui paie la facture et des services inclus. Bien que de nombreuses entreprises ne publient pas leurs tarifs journaliers en raison de ces considérations, un exemple de tarif journalier pour un navire ravitailleur-remorqueur-manipulateur d'ancres assurant des services d'urgence, rendu public, est celui du K.J. Gardner, répertorié par KOTUG Canada à 40 062,50 \$ par jour, carburant en sus¹¹.

¹¹ (Kotug Canada, 2026)

L'âge des navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancre a une incidence sur leur valeur marchande et leur aptitude à remplir des fonctions de remorquage d'urgence. Les navires plus anciens, souvent âgés de 25 à 30 ans et bien entretenus, ont tendance à être bien plus abordables que les navires neufs, surtout compte tenu des hausses de coûts substantielles dans la construction de navires extracôtiers ces dernières années. Cependant, les normes de l'industrie extracôtère concernant l'âge des navires ont également évolué pour devenir plus souples, de sorte que les exploitants peuvent désormais affréter des navires de plus de 15 ans. En conséquence, les navires plus anciens restent désormais en service plus longtemps, ce qui pourrait réduire les possibilités d'acquisition à un coût raisonnable pour une utilisation en tant que remorqueurs d'urgence.

4.2.4 Défis opérationnels

Les consultations menées auprès du secteur ont également mis en évidence les complexités opérationnelles liées au déploiement de navires pour le remorquage d'urgence. Certains participants ont souligné que l'état de la mer et les conditions météorologiques constituaient des contraintes critiques, notant que les navires conçus principalement pour l'escorte ou les opérations portuaires ne sont pas adaptés au remorquage en haute mer dans des conditions défavorables. D'autres ont insisté sur le fait que la capacité d'un remorqueur d'urgence ne repose pas uniquement sur la puissance de traction, mais aussi sur des facteurs comme le positionnement dynamique, l'équipement de lutte contre l'incendie, la formation de l'équipage, la vitesse et l'autonomie. Plusieurs participants ont souligné que l'autonomie et l'endurance sont souvent négligées : si les remorqueurs portuaires peuvent déplacer de grands navires dans des eaux confinées, ils sont mal adaptés au remorquage en mer pendant de longues périodes par gros temps. Il faut également tenir compte du fait qu'un remorqueur performant mais lent peut ne pas être en mesure d'atteindre des navires en détresse immédiate. Il a également été noté que les moyens adaptés aux conditions polaires sont extrêmement limités, avec seulement un petit nombre de remorqueurs renforcés pour la glace en service à l'échelle mondiale.

4.2.5 Orientations futures

Plusieurs participants ont suggéré que les besoins du Canada pourraient être satisfaits grâce à une combinaison de solutions, notamment des modèles hybrides dans lesquels les navires continueraient à servir à des fins commerciales tout en restant en état d'alerte pour intervenir en cas d'urgence. D'autres ont souligné les occasions potentielles d'aligner les rôles des remorqueurs d'urgence sur les missions d'escorte ou d'intervention en cas de déversement, répartissant ainsi les frais généraux entre plusieurs fonctions de service. Un participant a

également noté un intérêt croissant pour de nouveaux types de navires, notamment les remorqueurs à double carburant et certifiés pour la navigation dans les glaces, qui pourraient être intégrés dans la planification future des remorqueurs d'urgence. Un autre a recommandé d'étudier de plus près les modèles américains, où des flottes plus importantes et des programmes dédiés aux remorqueurs d'urgence ont été mis en place, et a suggéré que le Canada pourrait tirer profit d'approches similaires. Un participant a mentionné sa participation à une alliance internationale de remorqueurs nouvellement formée, dans le but d'améliorer l'échange de connaissances et, potentiellement, de créer des occasions pour une plus grande mobilité des actifs entre les territoires de compétence.

Outre les options commerciales et hybrides, les participants ont noté que le Canada possède déjà deux brise-glaces de la Garde côtière initialement construits comme remorqueurs hauturiers. Bien qu'actuellement équipés pour fonctionner comme brise-glaces, ces navires pourraient être partiellement ou entièrement reconvertis à des fonctions de remorquage afin de renforcer la capacité nationale en matière de remorquage en eaux glacées sans avoir à acquérir de nouveaux navires.

5.0 Discussion

5.1 Remorqueurs d'urgence dans les eaux canadiennes

Cette étude met en évidence le principal défi auquel est confronté le système de remorquage d'urgence du Canada : bien qu'il existe un petit nombre de navires dotés d'une puissance de traction de 160 à 220 tonnes qui sont techniquement capables de remplir un rôle de remorqueur d'urgence, leur disponibilité effective pour les services d'urgence est bien plus limitée. Les exploitants ont confirmé que la plupart de ces navires sont engagés pour des travaux en mer ou commerciaux et ne peuvent pas être facilement redéployés en cas d'urgence. Par conséquent, la flotte pratique de remorqueurs d'urgence dans les eaux canadiennes est plus restreinte que ne le laisse supposer la base de données seule.

5.1.1 Nombre limité et disponibilité encore plus restreinte

Dans l'ensemble des régions maritimes du Canada, seul un nombre restreint de navires répond aux spécifications techniques nécessaires pour le remorquage d'urgence en haute mer. Cependant, la plupart sont engagés dans des contrats à long terme pour des services d'escorte ou des projets énergétiques extracôtiers, ce qui réduit la probabilité qu'ils soient disponibles à court terme. De plus, les exploitants fonctionnent généralement à pleine capacité ou presque, avec peu de navires inactifs disponibles. L'envoi d'un remorqueur pour une intervention d'urgence peut perturber les opérations locales, ce qui réduit la volonté d'affecter des ressources à des urgences de remorquage. Cela souligne le fait que la présence dans les eaux canadiennes n'est pas synonyme de disponibilité. De plus, dans des régions comme l'Arctique et certaines parties de l'Atlantique, il n'y a tout simplement pas de navires compétents, ce qui crée des lacunes géographiques.

5.1.2 Élargir la définition des remorqueurs d'urgence

Les discussions avec les exploitants ont révélé une évolution de la conception de ce qui constitue un remorqueur d'urgence. Si les grands navires ravitailleurs-remorqueurs-manipulateurs d'ancres restent la référence en matière de capacité, certains participants ont suggéré que les navires de ravitaillement extracôtier, les remorqueurs polyvalents et même les remorqueurs d'escorte pourraient servir de solutions provisoires ou hybrides s'ils étaient équipés de treuils de remorquage de taille appropriée et dotés d'un équipage formé. Par exemple, les deux nouveaux remorqueurs d'escorte de grande capacité de KOTUG Canada, qui seront en service à partir de 2026 à Vancouver, pourront fournir un soutien en remorquage d'urgence sur la côte Ouest dans les cas où ils ne sont pas activement en mission d'escorte. Cette perspective plus large reflète la prise de conscience que la flotte limitée de navires canadiens dotés d'une puissance de

traction élevée nécessite des approches créatives pour renforcer la résilience et la capacité du système de remorquage.

5.2 Le coût en tant que facteur

5.2.1 Frais généraux liés aux grands remorqueurs

Maintenir de grands remorqueurs en état de préparation aux situations d'urgence est coûteux. Ces navires constituent des actifs onéreux qui nécessitent des investissements continus ne serait-ce que pour rester opérationnels. Les coûts liés à l'équipage, à la maintenance technique, aux assurances et aux activités de mise en conformité s'accumulent quotidiennement, que le navire génère ou non des revenus. Ces navires ont besoin d'une activité commerciale régulière pour compenser ces dépenses, et sans revenus fiables provenant d'un contrat à long terme, les maintenir disponibles uniquement pour des interventions d'urgence n'est pas viable financièrement.

5.2.2 Types de contrats

Les exploitants ont systématiquement souligné que la durée et la structure des contrats étaient des facteurs déterminants. Les ententes à court terme sont généralement peu attrayantes compte tenu des possibilités plus lucratives sur les marchés extracôtiers. En revanche, des ententes à long terme d'au moins cinq ans, et idéalement jusqu'à une décennie, ont été jugées nécessaires pour justifier l'investissement. Les ententes hybrides, en vertu desquelles les navires restent en activité commerciale mais sont tenus d'intervenir en cas d'urgence, ont été jugées plus viables sur le plan commercial, bien qu'elles nécessitent toujours une participation réglementaire et financière du gouvernement fédéral pour garantir leur disponibilité. Auparavant, il était plus facile pour un gouvernement d'acquérir les navires plus anciens approchant de la fin de leur durée de vie normale pour le remorquage d'urgence à un coût raisonnable. Cependant, les restrictions relatives à l'âge des navires ayant été supprimées dans l'industrie extracôtère, ces navires plus anciens sont plus susceptibles de rester engagés dans des activités commerciales.

5.3 Modèles potentiels d'utilisation des remorqueurs d'urgence

Sur la base des commentaires recueillis, trois grands modèles se dégagent pour répondre aux préoccupations du Canada en ce qui concerne les remorqueurs d'urgence :

- **Remorqueurs d'urgence dédiés** stationnés dans des régions à haut risque, acquis dans le cadre de contrats fédéraux. Ce modèle offre le plus haut niveau de certitude quant à

une intervention d'urgence en temps opportun, mais s'accompagne des frais généraux les plus élevés.

- **Ententes hybrides avec des navires commerciaux** en vertu desquelles les navires restent en activité commerciale mais sont contractuellement tenus d'intervenir en cas d'urgence dans une certaine zone géographique quand cela est nécessaire. Ce modèle offre flexibilité et partage des coûts, mais comporte des risques en matière de rapidité d'intervention, de disponibilité opérationnelle et de sécurité des activités commerciales si les navires doivent partir.
- **Coordination régionale ou mise en commun des ressources**, éventuellement par l'intermédiaire d'organisations déjà engagées dans des services d'intervention en cas de déversement ou d'escorte de navires. Un participant a souligné l'intérêt d'un modèle de « guichet unique », en vertu duquel la capacité des remorqueurs d'urgence est intégrée à des systèmes d'intervention maritime plus larges, tels que le *KJ Gardner*.

Chaque modèle suppose des compromis entre fiabilité, flexibilité et rentabilité.

5.4 Lacunes et occasions futures

L'étude recense des lacunes régionales évidentes dans la couverture des remorqueurs d'urgence. Sur la côte du Pacifique, certaines capacités existent mais sont concentrées dans les zones où le trafic est le plus dense, laissant d'autres tronçons du littoral vulnérables. Les côtes de l'Atlantique et de l'Arctique sont confrontées à des limitations de capacité plus prononcées, avec peu ou pas de navires adaptés présents ou disponibles de manière constante. Sur le Saint-Laurent, les volumes de trafic élevés et les grands navires ne trouvent pas de remorqueurs disponibles dotés d'une puissance de traction suffisante.

À l'avenir, il sera possible d'élargir la définition des remorqueurs d'urgence, d'explorer des modèles de services hybrides ou polyvalents et d'encourager la participation de l'industrie au moyen de contrats à plus long terme. De nouvelles technologies navales, comme les remorqueurs à double carburant et les conceptions de classe glace, pourraient également renforcer la résilience, en particulier dans la région arctique. Il est important de noter que le leadership fédéral sera nécessaire pour trouver un équilibre entre la rentabilité et le besoin d'une capacité fiable et répartie à l'échelle régionale afin de répondre aux besoins du Canada en matière de remorquage d'urgence d'ici 2026 et au-delà.

6.0 Conclusion

Le présent rapport offre une perspective nationale sur les capacités de remorquage d'urgence du Canada, en s'appuyant à la fois sur une analyse documentaire et sur une consultation directe des acteurs du secteur. En combinant un inventaire détaillé des navires avec les observations des exploitants, l'étude dresse un tableau plus clair des ressources actuellement disponibles, des contraintes qui limitent leur utilisation et des possibilités de renforcement des capacités dans les années à venir. Les constatations soulignent l'importance de veiller à ce que les capacités techniques, les dispositions contractuelles et la couverture régionale soient harmonisées afin d'offrir un filet de sécurité fiable aux régions maritimes du Canada.

6.1 Constatations

Cette étude visait à évaluer la disponibilité et les conditions du marché des remorqueurs d'urgence au Canada. S'appuyant sur des travaux antérieurs axés sur la côte du Pacifique, elle a élargi l'analyse à toutes les principales régions maritimes, y compris l'Atlantique, l'Arctique, les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

La recherche confirme que, bien qu'un petit nombre de navires offrant une puissance de traction de 150 à 220 tonnes soient techniquement capables de servir de remorqueurs d'urgence, leur disponibilité pratique est beaucoup plus limitée. La plupart sont engagés dans des contrats à long terme liés à des projets extracôtiers ou commerciaux, ce qui les rend inaccessibles en cas d'urgence. La couverture géographique est inégale, avec une certaine capacité dédiée sur la côte du Pacifique, mais des lacunes importantes dans l'Arctique et l'Atlantique.

La consultation du secteur a révélé un fort consensus sur deux points : premièrement, que les remorqueurs d'urgence dédiés restent la protection la plus fiable contre les échouages par dérive des navires; et, deuxièmement, que le maintien de ces navires en attente est financièrement insoutenable sans des contrats à long terme ou des modèles hybrides en vertu desquels les coûts sont partagés avec d'autres services. L'étude a également mis en évidence la possibilité de contribuer à combler les lacunes en matière de capacité de traction élevée grâce au soutien de navires extracôtiers polyvalents et de remorqueurs plus petits, tout en reconnaissant leurs rôles plus limités.

6.2 Recommandations

Ces constatations débouchent sur plusieurs recommandations visant à renforcer les capacités de remorquage d'urgence du Canada en 2026 et au-delà :

- Comblent les lacunes en matière de disponibilité par l'entremise de contrats : un leadership et un engagement financier de la part du gouvernement fédéral sont nécessaires pour conclure des ententes à long terme avec les exploitants, garantissant ainsi que des navires performants soient disponibles quand et où ils sont nécessaires.
- Envisager des modèles de service hybrides : explorer des arrangements combinant des activités commerciales et des obligations de mise en attente pour les interventions d'urgence, afin de réduire les coûts tout en augmentant la disponibilité.
- Élargir la définition des remorqueurs d'urgence : reconnaître le rôle potentiel des navires ravitailleurs extracôtiers, des remorqueurs d'escorte et d'autres moyens comme éléments complémentaires d'une stratégie de remorquage plus large.
- Envisager de reconvertir les brise-glace de la GCC *Jean Goodwill* et *Vincent Massey* afin de restaurer leur capacité de remorquage, de sorte qu'ils puissent servir de navires de remorquage d'urgence en plus de leur service de brise-glace dans les régions de l'Arctique et de l'Atlantique.
- Donner la priorité à la couverture régionale : cibler les zones à haut risque et mal desservies, en particulier la zone extracôtière de l'Atlantique et l'Arctique, pour y déployer des capacités dédiées ou hybrides.
- Soutenir l'innovation et le renouvellement de la flotte : encourager l'adoption de conceptions de navires à double carburant, de classe glace et polyvalents qui renforcent la résilience et la flexibilité du système de remorquage canadien en intégrant une capacité globale accrue aux navires commerciaux et aux remorqueurs d'urgence potentiels.

Prises ensemble, ces mesures pourraient aider le Canada à évoluer vers un système de remorquage d'urgence plus robuste et durable, protégeant la sécurité maritime et l'environnement tout en garantissant que le trafic maritime croissant et diversifié du pays soit soutenu par une capacité d'intervention fiable.

7.0 Références

- Berg, T. E., Hirdaris, S., & Ćatipović, I. (2024). Drifting vessel statistics and emergency towing cases. *Journal of Physics: Conference Series*.
- CBC. (2024, December 17). *Ship traffic steadily increasing in Canadian Arctic waters, researchers say*. Consulté le March 2026, sur CBC: <https://www.cbc.ca/news/canada/north/ship-traffic-increased-in-the-canadian-arctic-in-2024-1.7412732>
- Clear Seas. (2025, December 9). *Vessel Traffic Forecast to 2040 for Canada's Pacific Region*. Consulté le March 2026, sur Clear Seas: <https://clearseas.org/research/vessel-traffic-forecast-pacific/>
- International Maritime Organization. (1998, December 21). *Guidelines for ocean towing*. Consulté le March 2026, sur Maritime Safety Innovation Lab: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2014/02/imo-guidelines-for-safe-ocean-towing.pdf>
- Kotug Canada. (2026). *Tariffs*. Consulté le March 2026, sur Kotug Canada: <https://www.kotugcanada.ca/towage/tariffs/>
- Robert Allan. (2016, November 10). *Ocean Taiga: The Second Mighty Tundra 3600 For Ocean Group*. Consulté le March 2026, sur Robert Allan: <https://ral.ca/2016/11/10/ocean-taiga-second-mighty-tundra-3600-ocean-group/>
- St. Lawrence Seaway Management Corporation, Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation. (2024). *St. Lawrence Seaway 2024 Traffic Report*. Consulté le March 2026, sur Great Lakes Seaway: https://greatlakes-seaway.com/wp-content/uploads/2025/04/traffic_report_2024_en.pdf
- Veentjer, J. (2019, November 14). *Emergency Response Towing Vessel at Neah Bay*. Consulté le March 2026, sur Oil Spill Task Force: <https://oilspilltaskforce.org/docs/2019-salish/John-Veentjer-re-ERTV.pdf>