



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Garde côtière
canadienne

Canadian
Coast Guard



Garde côtière canadienne

2007-2008

RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE

Saluti Primum, Auxilio Semper
Sécurité d'abord, Service constant



Canada

Publié par:

Direction générale de la Flotte
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Rapport annuel de la Flotte 2007-2008
1^{ère} édition - Février 2009
Disponible sur le site Internet de la GCC:
www.ccg-gcc.gc.ca/
Photo de la page couverture *NGCC Amundsen*,
gracieuseté de S. Julien, Pêches et Océans Canada.

N° de cat. Fs151-11/2008
ISBN 978-0-662-05620-1

N° de cat. Fs151-11/2008F-PDF
978-0-662-08583-6

MPO/2008-1445

© Sa majesté la Reine du Chef du Canada 2009

Imprimé sur du papier recyclé



TABLE DES MATIÈRES

(Période de déclaration : du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2008)

Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC)	1
1 Servir les Canadiens et les Canadiennes	4
1.1 Nos clients	5
1.2 Nos opérations	6
1.3 Notre environnement	12
2 Notre personnel	14
3 Nos navires et nos hélicoptères	20
4 Nos services	24
4.1 Plein feu sur l'Arctique	24
4.2 Garde côtière canadienne	29
4.2.1 Services d'Aides à la navigation et des voies navigables	29
4.2.2 Services de déglacage	31
4.2.3 Services de recherche et de sauvetage	33
4.2.4 Services de Sécurité maritime	36
4.2.5 Services d'intervention environnementale	37
4.2.6 Services de communications et de trafic maritimes	37
4.3 Ministère des Pêches et des Océans	38
4.3.1 Sciences	38
4.3.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA)	41
4.4 Autres ministères et organismes du gouvernement (AM)	42
5 Évaluation du rendement	46
5.1 Responsabilisation	46
5.2 Prestation sûre et sécuritaire	48
5.3 Prestation efficace	50
5.4 Prestation efficiente	52
5.5 Ressources financières	54
6 Perspectives d'avenir	56
7 Liste des personnes ressources	58

LISTE DE RÉFÉRENCES

Liste des acronymes

AM	Autres ministères et organismes du gouvernement	NGCC	Navire de la GCC
API	Année polaire internationale	OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest
C&A	Région du Centre et de l'Arctique	ORN	Organisations régionales normalisées
CCGC	Garde-côte de la GCC	PA	Région du Pacifique
CCN	Centre de coordination national	PILT	Plan d'investissement à long terme
COR	Centre des opérations régionales	QC	Région de Québec
CRSNG	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada	RNCan	Ressources naturelles Canada
ÉESM	Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime	SAR	Recherche et sauvetage
GCC	Garde côtière canadienne	SAVN	Services d'Aides et de voies navigables
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture	SC	Équipages de navires
GRC	Gendarmerie royale du Canada	SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
GT	Techniciens divers	SGSS	Système de gestion de la sécurité et de la sûreté
IE	Intervention environnementale	SIAF	Système d'information sur les activités de la Flotte
JRCC	Centre conjoint de coordination de sauvetage	SM	Sûreté maritime
MA	Région des Maritimes	SO	Officiers de navires
MDN	Ministère de la Défense nationale	STI	Services techniques intégrés
MNDT	Modèles nationaux de description de travail	TC	Transports Canada
MPO	Pêches et Océans Canada	T.-N.-L.	Région de Terre-Neuve-et-Labrador
MSSF	Manuel de Sécurité et sûreté de la Flotte	UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
		VCA	Véhicule à coussin d'air

Liste des figures

Figure 1 : Centres des opérations régionales de la Flotte	6
Figure 2 : Un exemple de rapport journalier sur la position des navires	7

Liste des graphiques

Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2007-2008 (% de jours opérationnels)	5
Graphique 2 : Service aux Aides à la navigation, 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)	30
Graphique 3 : Tendances de déglacement dans le Sud et l'Arctique, 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)	32
Graphique 4 : Jours opérationnels livrés à SAR, 2003-2004 à 2007-2008	34
Graphique 5 : Services planifiés et livrés à l'ÉESM par région, 2007-2008 (# de jours opérationnels)	36
Graphique 6 : Services livrés comparés à ceux planifiés pour le programme Sciences, 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)	39
Graphique 7 : Services aux AM, de 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)	42
Graphique 8 : Nombre de vérifications du SGSS de 2003-2004 à 2007-2008	49
Graphique 9 : Tendance des incidents déclarés, 2004-2005 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)	49
Graphique 10 : Services livrés comparés à ceux planifiés par client de la Flotte 2007-2008 (%)	51
Graphique 11 : Raisons des délais opérationnels, 2007-2008 (%)	52
Graphique 12 : Délais causés par les bris d'équipements de la GCC, 2007-2008	52
Graphique 13 : Tendance du multitâche, de 2003-2004 à 2007-2008 (%)	53

Liste des tableaux

Tableau 1 : L'exemple d'une journée type de l'État de préparation de la Flotte	9
Tableau 2 : Instantané des statistiques pour le personnel navigant en avril 2008	15
Tableau 3 : Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par catégorie (2007-2008)	20
Tableau 4 : Âge des navires de la GCC en 2007-2008	22
Tableau 5 : Patrouilles GPA effectuées en 2007-2008	41
Tableau 6 : Engagement 2007-2008 de la Flotte	47
Tableau 7 : État opérationnel des navires, 2007-2008 (%)	53
Tableau 8 : Budget national de la Flotte, 2007-2008 (000\$)	55

Liste des encadrés

Encadré 1 : Notre mandat prescrit par la loi	4
Encadré 2 : Approche zonale de la gestion	7
Encadré 3 : Optimisation de la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint- Laurent	8
Encadré 4 : Au Programme... Jeux Olympiques de 2010	10
Encadré 5 : Les membres de l'ALENA se rencontrent à Montebello	10
Encadré 6 : Tribunes internationales de la Garde côtière	11
Encadré 7 : En souvenir de ceux qui ont perdu leur vie au service de la GCC	14
Encadré 8 : Enjeux du syndicat et de la gestion....	16
Encadré 9 : Une carrière pour tous, au sein de la GCC....	17
Encadré 10 : Au programme....	17
Encadré 11 : Nouvelles occasions....	18
Encadré 12 : Une formation qui intéresse l'industrie	18
Encadré 13 : De matelot-serviteur à surintendant des opérations, au Centre des opérations régionales ..	19
Encadré 14 : Étapes vers une flotte aussi puissante que souple et moderne....	21
Encadré 15 : Réaffectation du NGCC <i>Terry Fox</i> et du NGCC <i>Louis S. St-Laurent</i>	23
Encadré 16 : Une journée dans la vie d'un commandant de navire	28
Encadré 17 : Coopération internationale le long de la Voie maritime	31
Encadré 18 : Une journée dans la vie d'un maître d'équipage	32
Encadré 19 : Une barge secourue dans des conditions périlleuses	35
Encadré 20 : Voyage de découverte à bord du <i>Hudson</i>	39
Encadré 21 : Relevé des populations de phoques de 2008	40
Encadré 22 : Eureka – Mission accomplie	43
Encadré 23 : <i>L'Acadien II</i> – une tragédie	50
Encadré 24 : Une journée dans la vie d'une Ingénieure maritime	51



NGCC *Cape Cockburn*, un bateau de sauvetage SAR

Photo: Région C&A



Scène arctique

Photo : Région C&A

MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC)

Je suis fier de présenter le second Rapport annuel de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Ce document détaille l'information relative à la Flotte de la Garde côtière, à son personnel et à ses services, et présente un aperçu de nos défis et de nos réalisations au cours de l'exercice 2007-2008, dans le but d'expliquer la manière dont nous servons le Canada, les Canadiens et les Canadiennes.

Le professionnalisme, l'excellence et le dévouement de nos employés sont autant d'atouts qui permettent à la Flotte d'assurer un éventail complet de services essentiels dans certaines des conditions environnementales et opérationnelles les plus difficiles au monde. Le personnel de la GCC comprend, accepte et respecte les risques inhérents à nos activités et fait de son mieux pour assurer la sûreté maritime, la sécurité et la protection environnementale pour tous les Canadiens et les Canadiennes.

La Flotte est, par essence, une organisation capable d'une grande souplesse, exploitée dans un environnement dynamique et au service d'une clientèle très variée. Nous nous adaptons aux conditions immédiates – en mer et au gré d'une météo susceptible de changer sans prévenir – ainsi qu'aux tendances à long terme qui ont une incidence fondamentale sur les besoins et les priorités maritimes du Canada. Je fais référence notamment aux conditions de glace imprévisibles et à la densité accrue de trafic en Arctique qui découlent du changement climatique, aux besoins plus pressants en matière de sécurité le long de nos frontières, à une exploitation accrue des ressources naturelles, et à une économie plus mondialisée qui contribuent à la hausse du trafic maritime et de la concurrence concernant la disponibilité des marins qualifiés.



Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne

En 2007-2008, la Garde côtière a poursuivi ses efforts concertés visant les améliorations de gestion et le renouvellement de la Flotte. Les engagements financiers des récents budgets nous ont permis de démarrer des opérations de recapitalisation de notre flotte, marquées notamment par le projet de construction d'un brise-glace polaire, le premier de sa catégorie et de notre histoire. En outre, la planification intégrée des activités et des ressources humaines nous permet de nous préparer au roulement important de personnel que nous anticipons, alors que les efforts que nous consacrons à la création d'une institution véritablement nationale nous ont permis d'améliorer la livraison et l'efficacité de nos services malgré une flotte vieillissante.

En 2007-2008, la Flotte de la GCC a :

livré 31 499 jours opérationnels	ou travaillé 86 années
parcouru 1 324 719 milles nautiques	ou 61 voyages autour de la terre
consommé 64 613 251 litres de carburant pour les navires	ou fait le plein de 1 292 265 voitures compactes

Le rapport de cette année consacre une section spéciale à nos opérations en Arctique (voir page 24). Pendant l'année 2007-2008, en plus de nos engagements de service constants, la Flotte a soutenu sept projets en mer Arctique sous l'égide de l'Année polaire internationale, le plus vaste programme international de recherche scientifique jamais entrepris sur les régions Arctiques. Ceci incluait le déploiement dans l'Arctique du *NGCC Amundsen* pour une période continue de quinze mois pour la réalisation de l'Étude de la polynie côtière circumpolaire arctique et les études sur la Santé Inuite et ArcticNet. La GCC a par ailleurs appuyé les efforts continus visant à documenter la soumission du Canada auprès de la Commission des Nations Unies concernant les limites du plateau continental, afin d'étendre les droits souverains du Canada, un élément fondamental de la volonté du pays de réaffirmer sa souveraineté en Arctique. La GCC a également participé à l'opération Nanook, un exercice de grande ampleur en Arctique par les Forces canadiennes en coopération avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et la GCC, et qui avait pour but d'assurer la protection de la souveraineté canadienne.

En ce qui concerne l'avenir, nous pouvons nous attendre à ce que la demande pour nos services augmente et évolue, au fur et à mesure que nous nous adapterons aux besoins de la population et du gouvernement du Canada. J'aimerais encourager nos lecteurs à consulter le site Web de la GCC, où ils trouveront notamment notre Plan d'activités et autre information qui définit nos priorités et nos engagements pour les années à venir : www.ccg-gcc.gc.ca

J'espère que ce deuxième Rapport annuel de la Flotte se révélera un récapitulatif instructif de nos activités au cours de l'année écoulée. À sa lecture, je constate qu'il souligne le dévouement et l'enthousiasme de notre personnel, comme l'illustrent les exemples qui y sont présentés, ce qui conforte ma confiance en notre potentiel collectif de combler les attentes des Canadiennes et des Canadiens pour qui nous travaillons avec fierté.

Sécurité d'abord, Service constant,

Gary B. Sidock
Directeur général de la Flotte
Garde côtière canadienne



NGCC Leonard J. Cowley, patrouilleur hauturier
Photo : Région T.-N.-L.



SERVIR LES CANADIENS ET LES CANADIENNES



L Le Canada est une nation côtière, dotée d'une tradition maritime très ancrée et qui dépend du transport maritime et des industries primaires. Son littoral et son archipel figurent parmi les plus étendus du monde, ses réseaux hydrographiques intérieurs s'étendent sur quelque 3 700 kilomètres (du golfe du Saint-Laurent au lac Supérieur) et la zone économique exclusive canadienne représente une surface de 3,7 millions de kilomètres carrés avec toutes les responsabilités de gestion que cela suppose. En tant que telle, l'importance pour le Canada de se doter d'une présence fédérale maritime, de services et de capacités réactifs et opérationnellement prêts ne saurait être trop soulignée.

Le gouvernement fédéral est mandaté pour jouer un rôle exemplaire dans l'utilisation et le développement durables de nos océans et voies navigables intérieures. La Garde côtière canadienne (GCC) est l'institution nationale par l'entremise de laquelle le Canada exerce son influence et sa présence sur la plupart des voies navigables du pays.

Au quotidien, la Flotte de la GCC est exploitée dans certaines des conditions maritimes les plus hostiles de la planète. Au nombre de ces défis, il faut compter...

- Des températures de l'air pouvant varier de -40°Celsius à +40°Celsius
- Des températures de l'eau pouvant varier de -2°Celsius à +30°Celsius
- Des embruns verglaçants
- De la glace sous pression ou présente depuis des années
- Des coups de vent ou des vents de la force d'un ouragan
- Des vagues pouvant parfois dépasser 20 mètres de hauteur; et
- Des opérations dans des régions isolées ou non cartographiées.

Notre mandat prescrit par la loi

Le mandat de la Garde côtière est consenti par la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui confère au gouvernement fédéral une autorité exclusive sur la navigation et les navires, les balises et les bouées, les phares et l'île de Sable. La *Loi sur les océans* et la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* confèrent à la GCC son mandat spécifique.

La *Loi sur les océans* confère au ministre canadien des Pêches et des Océans la responsabilité des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation d'aides à la navigation, de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, de services de brise-glace et de surveillance des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité dans les secteurs de recherche et de sauvetage, d'intervention en cas d'incident de pollution et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la fourniture de navires, hélicoptères et autres services.

La *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* confère au ministre des Pêches et des Océans des responsabilités, des pouvoirs et des obligations relatifs aux aides à la navigation, à l'île de Sable et l'île St. Paul, à la recherche et au sauvetage, à l'intervention contre la pollution du milieu marin et aux services de trafic maritime.

Au cours d'une journée typique, la GCC...

- Sauve 8 vies;
- Prête main forte à 55 personnes dans 19 situations de recherche et de sauvetage;
- Traite 1 127 contacts radio maritimes;
- Gère 2 346 déplacements de navires de commerce;
- Entretien 55 aides à la navigation;
- Sonde 5 kilomètres de fond de chenal maritime;
- Intervient sur 3 événements de pollution déclarés;
- Escorte 4 navires de commerce à travers la glace;
- Effectue 12 patrouilles de pêche;
- Soutient 8 relevés scientifiques;
- Soutient 3 missions hydrographiques.

La flotte, un catalyseur essentiel des besoins maritimes du gouvernement, est gérée et exploitée par l'Administration centrale de la Flotte et les directions régionales des services opérationnels. Elle représente aussi un symbole visible de l'identité canadienne. La présence des navires et des hélicoptères de la GCC, qui se distinguent par le rouge et blanc de leur coque, et des officiers et équipages en uniforme, communique aux Canadiens et aux Canadiennes un sentiment immédiat de sécurité et de sûreté sur le terrain, dans le cadre de fonctions et responsabilités normales ou lors d'interventions sur une urgence fédérale ou autre. La flotte civile agit à titre d'intervenant en mer, appuyant de la sorte toutes les priorités maritimes du gouvernement fédéral.

1.1 NOS CLIENTS

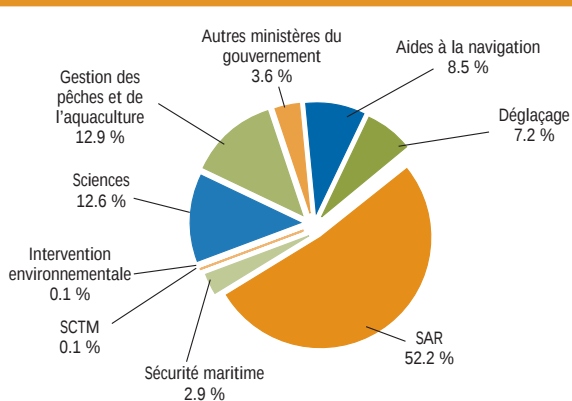
À titre de propriétaire/exploitant de la flotte civile du Canada, la Flotte appuie le Canada et ses citoyens sur quatre fronts d'égale importance en mettant à la disposition du pays des navires et des professionnels maritimes, aux fins suivantes :

- assurer les services de la GCC associés aux aides à la navigation, au déglacement, au contrôle des inondations, à la recherche et sauvetage (SAR), à la sûreté maritime, à l'intervention environnementale et aux services de communications et de trafic maritimes;
- appuyer les activités scientifiques de Pêches et Océans Canada ainsi que la gestion et la protection des ressources de pêche;
- soutenir les activités non-militaires des autres ministères et organismes du gouvernement (AM); et
- intervenir sur les priorités maritimes fédérales et les urgences naturelles ou d'origine humaine.

Les services dédiés à chaque client sont analysés en plus de détails en Section 4.

Le graphique 1 illustre l'utilisation relative des actifs de la flotte par les clients. Comme pour les années précédentes, plus de la moitié (52,2 %) de nos services étaient dédiés aux opérations SAR. Les services de déglacement ont progressé à 7,2 % en 2007-2008, comparés à 5,7 % en 2006-2007, en raison de conditions des glaces plus sévères.

Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2007-2008 (% de jours opérationnels)



En 2007-2008, alors que le graphique démontre un changement dans la distribution des services à la Sécurité maritime de 5,9% (tel que rapporté dans le rapport annuel de la Flotte 2006-2007) à 2,9% en 2007-2008, ceci ne représente pas une diminution de l'appui à ce service. Ce changement s'explique par le fait qu'en 2007-2008, la Sécurité maritime a été redéfinie. La Sécurité maritime comprend tous les services offerts à la GRC sur les Grands-Lacs et la Voie maritime du St-Laurent dans le cadre du programme de l'Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime en plus de l'appui à l'application de la loi, aux douanes et à l'immigration dans l'ensemble du pays.

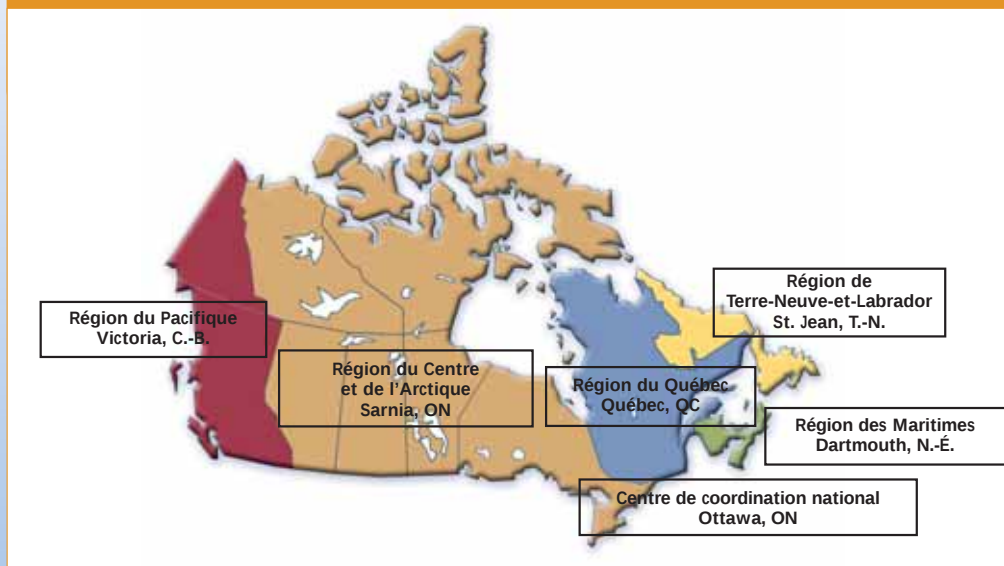
Dans l'ensemble, les services livrés par la flotte représentaient 0,7% (soit 213 jours opérationnels) de moins que ceux qui étaient prévus. Cet écart est attribuable, pour l'essentiel, aux besoins de maintenance accrus d'une flotte vieillissante.

1.2 NOS OPÉRATIONS

La Flotte gère efficacement ses responsabilités diverses et variées, parce qu'elle est un organisme versatile et hautement adaptable. La Flotte est active dans cinq régions, avec des Centres des opérations régionales (COR) qui assignent des activités aux navires et aux professionnels maritimes afin de répondre aux besoins du service tel que requis. Un Centre de coordination national (CCN) de la GCC facilite la coordination nationale des enjeux de la GCC, la gestion de la Flotte et une intervention nationale intégrée en cas de besoin (figure 1).

Dans l'éventualité d'une urgence grave ou d'un incident touchant à la sécurité nationale, la coordination nationale permet de veiller à ce que la haute direction de la Garde côtière reçoive des renseignements immédiats et précis sur lesquels fonder ses décisions et soutenir efficacement la prise de décision au niveau du gouvernement du Canada.

Figure 1 : Centres des opérations régionales de la Flotte



La Flotte a établi des méthodes et des politiques opérationnelles nationales pour tous les aspects de ses opérations, notamment la mise en place de son Système de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGSS). Les professionnels sur le terrain et en mer assurent au quotidien des fonctions de gestion et d'exploitation au sein de ce cadre national, et

effectuent les analyses sur place afin de prendre les décisions opérationnelles les plus appropriées, quelles que soient les circonstances. À cet effet, ce qui importe avant tout, c'est d'équilibrer les besoins des clients avec des opérations sûres et en fonction d'autres facteurs tels que les conditions climatiques et le risque.

Approche zonale de la gestion

Au cours de l'année 2007-2008, la Flotte a amélioré la coordination et l'efficacité opérationnelles, consistant en l'amélioration de son approche zonale de la gestion de ses actifs dans les zones de l'Atlantique, des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pendant la saison hivernale particulièrement affectée par les glaces, elle a recouru à l'affectation et la réaffectation des principaux navires et pour satisfaire des demandes de type déglacement, SAR, sûreté maritime et aides à la navigation. Les décideurs ont étudié les changements intervenus dans les conditions des glaces et climatiques, les demandes des clients, les incidents imprévus et les besoins opérationnels prévus et imprévus (entretien, changements d'équipage, ravitaillement en combustible), sur l'ensemble de la zone d'exploitation. En fonctionnant d'une façon plus intégrée, la GCC a réussi à combler la plupart des besoins de ses clients et toutes les demandes prioritaires en travaillant dans un environnement très concurrentiel pour les services de la flotte.

Figure 2: Un exemple de rapport quotidien sur la position des navires.

Zone Atlantique - Navires opérationnels sur programme SAR Atlantic Zone - Operational Vessels on SAR Program



Optimisation de la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Chaque année, la Garde côtière prête main forte à l'ouverture et à la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent, dans le cadre d'efforts visant à harmoniser la sécurité et le bien-être économique des transporteurs commerciaux.

En règle générale, la Voie maritime ouvre officiellement aux alentours du 25 mars. Préalablement à l'ouverture officielle, la Garde côtière fait appel à deux brise-glaces et à un aérogليسeur, en fonction des conditions des éléments, de sorte à ouvrir une voie dans la glace fixe, sur une distance qui s'étend habituellement de Montréal au Lac Ontario. La glace est concassée de sorte à créer un canal qui sera dûment entretenu, et lorsque les premiers navires se présentent, une escorte quotidienne est assurée pour la sécurité de la traversée.

Aux environs du 10 avril, la glace ne pose plus de problème. La Garde côtière déploie alors des bouées de navigation éclairées, aussi rapidement que possible afin que les navires puissent faire route de nuit. Lorsqu'il leur est impossible de se déplacer la nuit, les navires commerciaux perdent un temps précieux et doivent parfois faire appel à un pilotage supplémentaire qui vient alourdir leurs coûts.

La saison de navigation prend généralement fin entre le 25 et le 30 décembre. La GCC maintient les bouées éclairées estivales dans l'eau aussi longtemps que possible, afin de garantir la sécurité de la navigation de nuit et de sorte à donner au trafic commercial un maximum de temps pour quitter la Voie maritime avant que la glace ne recommence à se former. Là encore, un brise-glace sert d'escorte aux navires qui s'efforcent de sortir de la Voie navigable, afin que celle-ci puisse être fermée pour la saison.



NGCC Griffon, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : Région du C&A

En sa qualité de seule flotte civile du Canada, la Garde côtière se doit de toujours être prête à entreprendre des missions maritimes au service des personnes et du gouvernement du Canada. En partie grâce aux efforts que nous avons déployés pour aider à soulager les conséquences de l'ouragan Katrina en 2004-2005, la Flotte a mis au point l'année dernière, son concept d'État de préparation de la mission visant à faire en sorte qu'elle puisse intervenir de manière systématique sur des événements imprévisibles ou des demandes imprévues d'aide d'urgence. Ce cadre comporte des stratégies et des protocoles qui lui permettront d'intervenir sur des changements apparus dans les conditions normales d'exploitation, de nature environnementale (tempêtes, glace, inondations, etc.), matérielle (pannes techniques, accidents, etc.) ou humaine (menaces à la sûreté, maladies, etc.), ou en cas de croissance imprévue de la demande. L'État de préparation de la mission est désormais la doctrine officielle adoptée, qui sera mise en œuvre par la Flotte au cours de l'exercice 2008-2009.

En ce qui concerne la recherche et le sauvetage, c'est un Centre conjoint de coordination de sauvetage ou un Centre secondaire de sauvetage maritime qui affecte directement les navires, selon la ligne de pratique internationale. Ces situations sont gérées par les Forces canadiennes en collaboration avec la GCC, qui régissent la mission et l'intervention en vue d'assigner les activités au navire ou à l'hélicoptère disponible le plus adapté. Afin d'assurer des services SAR, de couverture de mission et de préparation à l'intervention appropriés, les navires de la Garde côtière se voient affecter des zones de patrouille par les COR. Ces derniers et le CCN sont reliés aux centres des opérations des autres ministères et organismes du gouvernement dotés de responsabilités similaires, tels que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), les Forces canadiennes et les représentants (nationaux/régionaux/ municipaux) de la protection civile. Des exercices réguliers impliquant tous les membres de l'organisation permettent de garantir une intervention efficace et coordonnée en cas d'incident.

Tableau 1 : L'exemple d'une journée type de l'État de préparation de la mission de la Flotte

CONDITION DE L'ÉTAT DE PRÉPARATION DE LA FLOTTE DE LA GCC					
NATIONALE	Condition de préparation : Bleu: - Ops Normales Vert: - Ops Élevées Jaune: - Ops Accélérées Rouge: - Ops Maximales				
ZONALE	Zone Arctique				
	Zone Pacifique	Zone des Grands Lacs et de la Voie Maritime	Zone Atlantique		
RÉGIONALE	Région Pacifique	Région du Centre et de l'Arctique	Région du Québec	Région des Maritimes	Région Terre-Neuve-et-Labrador

Au programme... Jeux Olympiques de 2010

La planification des mesures d'urgence a démarré en 2007, de sorte à garantir que la GCC soit en mesure de s'adapter à l'évolution des conditions avant et pendant les Jeux, qui se dérouleront en février 2010.

Étant donné que les Jeux Olympiques et Paralympiques de l'hiver 2010 prévoient des sites d'accueil et de célébration le long du front de mer de Vancouver, la Garde côtière travaille de concert avec ses partenaires à la planification, et sous la tutelle de la GRC au maintien de la sécurité et de la sûreté de ces sites.

Les membres de l'ALENA se rencontrent à Montebello

Le Château Montebello, situé à Montebello, Québec, accueillait les 20 et 21 août 2007, une rencontre entre les trois pays signataires de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) – le Canada, les États-Unis et le Mexique.

La Flotte a joué un rôle important dans le cadre de cet événement. Le *NGCC Île Saint-Ours* et le *GCC Sipu Muin*, un aéroglisseur, ont assisté la GRC et les autres forces de police et services de sécurité, notamment en participant à l'établissement d'un périmètre de sécurité autour de la propriété. Les équipages de la GCC ont par ailleurs veillé au fonctionnement d'un centre de commandement maritime. Une fois le périmètre et les communications en place, la police et le personnel de sécurité ont été en mesure d'encadrer une réunion sans perturbations en matière de sécurité.

Le GCC Sipu Muin, un aéroglisseur, transportant la GRC et les autres forces de police et services de sécurité.

Photo : Région QC



Les efforts visant à assurer la sûreté maritime demeurent de la plus haute importance. Depuis 2005, la Flotte met en œuvre un programme conjoint de la GCC et de la GRC, impliquant des Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime (ÉESM) sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Les équipages de la Flotte travaillent étroitement avec du personnel armé de la force de l'ordre à bord des navires, s'exposant de la sorte à des risques et autres dangers inconnus au sein des autres programmes de la GCC. Afin de limiter certains de ces dangers, les employés de la Flotte affectés aux navires ÉESM sont dotés d'équipements de protection individuelle supplémentaires et bénéficient d'une formation visant à les familiariser avec les activités d'application de la loi et les tactiques défensives de la police. L'objet de cette formation est d'améliorer la sécurité des employés tout en optimisant l'interopérabilité entre la GCC et la police, et ce faisant améliorer l'efficacité ÉESM en mer.

Tribunes internationales de la Garde côtière

Le Canada, au même titre que la Russie, la Chine, le Japon, la Corée et les États-Unis, est un pays membre du North Pacific Coast Guard Forum (NPCGF). Créé en 2000, ce forum partage de l'information et des pratiques exemplaires, identifie des opportunités susceptibles d'améliorer la coopération sur des enjeux communs, et organise des formations et des manœuvres communes. La GCC est le chef d'équipe du Canada, et compte la participation de la GRC, de Transports Canada, du MPO et de l'Agence des services frontaliers du Canada. Au nombre des récents faits saillants, on souligne la mise sur pied de patrouilles communes de surveillance des pêches et l'élaboration de terminologie commune et de définitions qui permettent des communications claires et concises entre les pays membres. En juillet 2008, le Canada a tenu un exercice de manœuvres dans le cadre du NPCGF, simulant un scénario d'aide humanitaire à l'issue d'une catastrophe naturelle.

Le North Atlantic Coast Guard Forum, inspiré du NPCGF, s'est formé en 2007 et compte 18 pays membres. La GCC est à la tête de la participation canadienne à ce forum. En septembre 2008, un sommet a eu lieu au Groenland, et la Flotte y a envoyé le *NGCC Pierre Radisson* qui a participé à une manœuvre de recherche et sauvetage/intervention environnementale avec le Danemark, les États-Unis et l'Islande.

NGCC Cape Hurd, navire spécialisé

Photo : Région C&A



1.3 NOTRE ENVIRONNEMENT

La Flotte est exploitée au sein d'un environnement dynamique, influencé par divers facteurs économiques, environnementaux et sociaux. La demande pour l'ensemble des services de la GCC a continué d'augmenter au cours de l'exercice 2007-2008, en raison des facteurs suivants :

- Le niveau croissant du trafic global des navires, entraînant une demande plus importante des services de la GCC :
- L'industrie des navires de croisière est de plus en plus active dans les eaux canadiennes. De 2003 à 2007, les arrivées au Canada de passagers des navires de croisières ont progressé de 24 %;¹
- La navigation commerciale s'inscrit, elle aussi, à la hausse. Une étude d'Exportation et développement Canada réalisée en 2007 indique que les exportations canadiennes vers l'Europe ont progressé de 12 % chaque année depuis 2002. L'ouverture d'un port en eau profonde à Prince Rupert, Colombie-Britannique, alliée aux efforts canadiens axés sur le renforcement de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, s'est traduite par un accroissement des capacités en matière de transport par conteneurs vers et à partir de l'Asie;
- le changement climatique, en particulier en Arctique, qui prolonge déjà la durée de la saison de la navigation commerciale et intensifie la demande en matière de soutien aux activités scientifiques :
- Le Service canadien des glaces d'Environnement Canada tient des statistiques sur l'état de la glace dans l'hémisphère Nord depuis cinq décennies. En 2007, des scientifiques ont calculé que la glace marine avait atteint un nouveau record à la baisse de tout juste 4,2 millions de kilomètres carrés, comparativement à la couverture habituelle de 7,5 à 8,5 millions de kilomètres carrés, assortie d'une variabilité inter-saisonnière accrue.

- L'attention croissante portée aux activités de sûreté maritime et de contrôle. Bien que la GCC n'a pas de mandat direct prescrit par la loi pour assurer des fonctions de sûreté maritime, la Flotte joue un rôle de plus en plus important en matière d'appui aux patrouilles en mer qui effectuent des opérations délicates de sûreté et d'interdiction, entre autres.
- Le potentiel accru de la migration clandestine et de la contrebande, et la nécessité d'une intégrité renforcée au niveau des frontières; et
- La conscience accrue des préoccupations d'ordre écologique et les préoccupations croissantes relatives à une eau et à un environnement propres.
 - Seuls 56 % des Canadiens et des Canadiennes attribuent à la qualité de l'environnement dans leur province une cote bonne à meilleure. On note par ailleurs une perception répandue selon laquelle la qualité de l'environnement se dégrade (47 % en dégradation, 44 % bonne, 9 % mieux).²

De plus, les Canadiens et les Canadiennes attendent de la part du gouvernement du Canada qu'il soit prêt à intervenir tant rapidement qu'efficacement face à une catastrophe naturelle ou d'origine humaine, une urgence nationale, une priorité maritime ou une menace pour la sûreté ou l'environnement.

L'avenir devrait se traduire par une diversité accrue des demandes faites à la GCC, renforçant de la sorte la nécessité d'une flotte sûre et sécuritaire, efficace, efficiente, adaptable et prête à l'action. Cette flotte doit être dotée de professionnels marins capables d'intervenir sur des incidents et des crises et d'assurer des services à une vaste palette de clients et de partenaires dans l'ensemble du gouvernement, ainsi qu'aux institutions publiques et privées.

¹ The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada 2007, Business Research & Economic Advisors, 2008

² Getting Real – How Do Canadians View the Environment and Energy? An IPSOS survey: www.ipsos-ideas.com/article.cfm?id=3430



Employés de la GCC au travail sur le *NGCC Wilfred Templeman*, navire hauturier de recherche sur les pêches
Photo : AC & CCN



L Le professionnalisme et le dévouement du personnel de la Garde côtière sont les facteurs fondamentaux qui lui confèrent la confiance des Canadiens³. Notre personnel navigant et nos employés à terre sont d'une importance

fondamentale dans la livraison de nos services. La GCC s'appuie sur un personnel qualifié et professionnel pour la prestation de services de grande qualité aux Canadiens et aux Canadiennes.

En souvenir de ceux qui ont perdu leur vie au service de la GCC

Le 27 octobre 2007, un monument commémoratif a été inauguré en l'honneur de ceux qui ont perdu leur vie pendant leur service au sein de la Garde côtière. Il se dresse dans la cour du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney en Nouvelle-Écosse.

En dépit de leur formation professionnelle poussée en matière de sécurité, qu'ils soient occupés à des opérations de pont routinières en mer, de maintenance sur un pylône radio, ou de recherche et sauvetage, les employés de la GCC s'exposent au risque de blessures, voire de pertes de vie dans le cadre de leurs fonctions. Quoique toutes les précautions sont prises, il y aura toujours des risques.

Ce monument rend hommage au dévouement des 34 hommes et femmes qui ont payé de leur vie pour servir et protéger les Canadiens et les Canadiennes en mer.



Monument commémoratif au Collège de la GCC à Sydney, N.-É.

Photo : Région MA

³ Dans un sondage de référence 2006 du MPO sur l'opinion des Canadiens et des Canadiennes, la confiance dans les services de la GCC a été évaluée à 7,4 sur une échelle de 10.



Plus de la moitié (53 %) des 4 554 employés de la GCC travaillent sur des navires; le reste du personnel, soit 47 % est affecté à des opérations à terre. Dans la Flotte, les officiers de navires (SO) et les équipages de navires (SC) constituent les principaux groupes professionnels chargés de la mise en œuvre opérationnelle, les officiers et l'équipage d'aéroglesseur se trouvent dans les catégories GT et EG (voir le Tableau 2 qui présente les statistiques du personnel maritime).

Le personnel des COR surveille au quotidien l'emplacement des navires, affecte ces derniers à des programmes et à des zones géographiques, et établit un lien entre la GCC et les clients, les décideurs et le gouvernement du Canada. La Flotte bénéficie en outre de l'appui du personnel à terre qui se charge de la planification, de la budgétisation, de l'élaboration des politiques, de la sécurité et de la sûreté, des ressources humaines et de la gestion de l'information.

Tableau 2 : Instantané des statistiques pour le personnel navigant en avril 2008

	T.-N.-L.	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
OFFICIERS DE NAVIRES (SO)						
Portés à l'effectif (ETP ¹)	181	231	107	171	197	887
Portés à l'effectif (durée déterminée)	2	0	8	11	10	31
Total SO portés à l'effectif	183	231	115	182	207	918
Âge moyen (ETP)	44	48	43	44	45	45
Hommes	175	217	97	155	158	802
Femmes	6	14	10	16	18	64
De 45 à 54 ans	85	120	39	77	69	390
De 55 à 59 ans	12	35	12	14	25	98
60 ans et plus	7	13	5	3	8	36
MEMBRES D'ÉQUIPAGE (SC)						
Portés à l'effectif (ETP)	297	328	141	218	269	1,253
Portés à l'effectif (durée déterminée)	120	79	24	62	81	366
Total SC portés à l'effectif	417	407	165	280	350	1 619
Âge moyen (ETP)	48	49	45	49	45	48
Hommes	282	314	130	186	242	1 154
Femmes	15	14	11	32	27	99
De 45 à 54 ans	137	187	71	118	112	625
De 55 à 59 ans	50	58	13	43	37	201
60 ans et plus	25	20	4	11	14	74
TOTAL	600	638	280	462	557	2 537

¹ Équivalent temps plein
N.B. Les officiers de navires dans ce tableau incluent les officiers d'aéroglesseurs.

Un certain nombre de circonstances influencent tant les besoins opérationnels actuels que la planification stratégique des ressources humaines à long terme. Ces facteurs concernent :

- Le pourcentage élevé du personnel le plus expérimenté de la Flotte, éligible à la retraite ou qui s'en rapproche, à une époque où le recrutement dans les écoles maritimes provinciales est sur le déclin.
- L'acquisition de cinq nouveaux navires, plus 12 navires de remplacement au cours des années à venir, qui vont nécessiter environ 100 professionnels navigants supplémentaires (60 SC et 40 SO) ainsi que du personnel à terre (voir Section 3 pour les détails); et
- Une industrie maritime canadienne hautement compétitive, susceptible d'attirer le personnel de la Flotte dans les secteurs de la navigation commerciale et de croisière (bien que le taux de rétention des SO et des SC au sein de la GCC demeure très élevé).

Compte tenu de ce contexte, la Flotte met l'accent en 2007-2008 sur les composantes suivantes : le recrutement, et la formation et le perfectionnement du personnel.

Enjeux du syndicat et de la gestion...

La Garde côtière accorde par ailleurs une grande importance au maintien de communications et de relations de travail efficaces avec les agents négociateurs qui représentent ses employés. Les efforts se poursuivent relativement à la négociation d'une approche commune des aspects du métier pour tout le personnel maritime.

RECRUTEMENT

Pour les Canadiens en général, il existe de nombreuses options autres qu'une carrière en mer. Rares sont les carrières, toutefois, qui présentent une telle diversité de possibilités enrichissantes, dans chaque région du pays, au service d'une organisation qui se préoccupe du perfectionnement de son personnel et offre de bonnes conditions d'emploi.

Compte tenu des taux de départ élevés anticipés dans un proche avenir en raison des départs à la retraite, la gestion des ressources humaines constitue un défi important à court et à moyen terme. Un Plan stratégique de gestion des ressources humaines de la GCC a été publié en juillet 2008 www.ccg-gcc.gc.ca. Il comporte une analyse des tendances nationales qui influenceront nos initiatives de recrutement, et présente aux gestionnaires un portrait plus clair des besoins en ressources humaines. La GCC évalue qu'elle aura besoin de 318 membres d'équipage et de 233 officiers de navire additionnels d'ici à 2012.

La Garde côtière est en nette progression en ce qui concerne la représentation des femmes au sein de son personnel navigant. En avril 2008, les femmes représentaient 8,2% des officiers de navires, un pourcentage plus élevé que la disponibilité du marché du travail qui est de 6,3%. La représentation des femmes au sein du groupe professionnel des équipages de navires a augmenté de 39% entre 2005 et 2008, atteignant un total de 9,6% alors que la disponibilité du marché du travail est de 18,4%.



L'officier de pont, Andrea Morrissey

Photo : Région MA

Une carrière pour tous, au sein de la GCC...

- Des emplois variés à bord des navires ou à terre;
- La possibilité de travailler dans toutes les régions du Canada;
- Divers calendriers et horaires de travail – de 28 jours de travail suivis de 28 jours de congés, à l'horaire plus familier de 9 heures à 17 heures.
- Un effectif de plus en plus diversifié qui tente continuellement d'attirer davantage de femmes, de membres des populations autochtones, de personnes handicapées et de minorités visibles;
- Sa propre institution de formation bilingue, le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC), qui assume le rôle fondamental du perfectionnement du personnel navigant hautement professionnel de sorte à ce que celui-ci satisfasse aux exigences des programmes et des services;
- D'excellents avantages en matière notamment de régimes de pension, de santé et dentaire; et
- La stabilité de l'emploi; et
- **Une satisfaction sans pareil des employés.**

La GCC est constamment à la recherche de moyens innovateurs et créatifs, susceptibles d'améliorer la perception des carrières maritimes parmi les recrues potentielles. Au cours de l'exercice 2007-2008, elle a appuyé la série télévisée *The Guard*, une dramatique d'une heure diffusée nationalement qui suit les aventures fictives d'une équipe de Recherche et sauvetage.

FORMATION ET PERFECTIONNEMENT

La Flotte améliore et met en œuvre des initiatives complémentaires visant à promouvoir l'apprentissage et le perfectionnement, et à assurer le transfert du savoir et des compétences entre les opérations maritimes et terrestres, ainsi qu'entre les directions régionales et l'Administration centrale.

Au cours de l'exercice 2007-2008, la Flotte a enregistré des progrès remarquables en matière d'amélioration de ses profils de compétences



Mylène DiPenta, Technologue en entretien électronique remplaçant une antenne satellitaire au haut du grand mât sur le *NGCC Hudson*, navire hauturier de recherche halieutique et océanographique

Photo : Région MA

Au programme...

Un réseau représentant les femmes qui servent à bord de nos navires a été instauré de sorte à mieux comprendre les difficultés auxquelles les femmes doivent faire face dans leur carrière en mer. Ce réseau sera ouvert à la communication, au dialogue, au partage et, espérons-le, améliorera la visibilité et le recrutement des femmes au sein de la GCC.

pour le personnel navigant. Les profils de compétences correspondent aux besoins en personnel de chaque navire et aux qualifications (formation, expérience et certifications) exigées pour chaque poste d'une unité opérationnelle. Par la suite, des profils individuels sont établis afin d'identifier la formation appropriée pour chaque employé qui souhaite acquérir de nouvelles compétences.

Le Plan national de formation du personnel navigant fait en sorte que le personnel qualifié qui répond à toutes les exigences opérationnelles et réglementaires soit en place, et établit un portrait plus clair des besoins de formation à long terme. Ce plan sera le fondement d'un plan et d'une stratégie de la relève plus élaborés au cours des années suivantes.

Nouvelles occasions...

- Un programme pilote national de perfectionnement en leadership offre l'occasion aux participants possédant le potentiel voulu pour occuper des postes de surintendant d'ici dix ans d'aiguiser leurs compétences en leadership. Le programme est offert dans les cinq régions.
- L'initiative de progression de carrière pour le personnel navigant encourage les officiers de navires de grade inférieur et intermédiaire à accepter des affectations rotationnelles à terre. Ces affectations :
 - nécessiteront une expertise en mer;
 - s'accompagneront d'une expérience pertinente en gestion;
 - constitueront une condition préalable pour leur progression vers des postes maritimes supérieurs.

Une formation qui intéresse l'industrie

La formation des pilotes d'embarcations pneumatiques à coque rigide (Rigid Hull Inflatable Operator Training) que propose la GCC sur l'île de Vancouver, attire une attention considérable de la part des médias et jouit d'une réputation de classe mondiale dans l'industrie maritime.

L'école située à Bamfield permet aux employés de la GCC d'acquérir une expérience pratique de la manœuvre d'un navire par mauvais temps – règles de manœuvres élémentaires, opérations SAR, régulation, navigation, maintenance et opérations par mauvais temps – de sorte à préparer les stagiaires à tout un éventail de situations qu'ils pourraient rencontrer au cours de leur carrière.



Embarcation pneumatique à coque rigide de la GCC

Photo : Région PA



De matelot/steward à surintendant des opérations, au Centre des opérations régionales

Sam Babisky avait 17 ans lorsqu'il a rejoint la Marine royale du Canada. Après quatre années de service, il est rentré chez lui, au Manitoba, où il a occupé divers emplois. Lorsqu'il a découvert que le *NGCC Namao* était exploité sur le lac Winnipeg, il a sauté sur l'occasion de revenir à bord d'un navire, et a démarré sa carrière au sein de la GCC au poste de matelot-steward.

Sa curiosité, sa gentillesse et son désir d'apprendre, l'ont amené à suivre une carrière de plus de 28 ans, aussi diversifiée et ambitieuse que réussie. Dès le début, M. Babisky a appris deux leçons importantes de la part de ses collègues, ceux qui ont le mieux réussi avaient une volonté de fer et ont pris sur eux la responsabilité de gérer leur carrière.

Fort de ces découvertes et du conseil d'un capitaine en début de carrière – lis une brochure ou une publication tous les jours et tu feras ton chemin au sein de la Garde côtière – il a obtenu un brevet de capitaine, eaux secondaires, et s'est fait affecter dans la région des Grands Lacs. Il a occupé divers postes – timonier, maître d'équipage, patron d'embarcation, affectations temporaires à titre de troisième et deuxième lieutenant – à bord de différents navires, et s'est promis de ne jamais décliné une offre d'affectation. Lorsqu'il est finalement revenu à bord du *NGCC Namao*, au poste de chef officier, cette affectation s'est révélée être un accomplissement personnel qu'il a célébré avec ceux qu'il avait servis 10 ans auparavant.

Il a poursuivi son éducation, passant deux hivers au Georgian College afin d'y obtenir un Brevet de quart, étudiant la gestion dans le secteur public dans le cadre d'un programme d'enseignement à distance proposé par l'Université du Manitoba, et suivant tous les cours à sa portée, offerts par la Garde côtière. Au fur et à mesure que ses connaissances s'approfondissaient, il s'est davantage intéressé à la gestion des navires.

En 1996, il a accepté un poste d'officier-réviseur des Aides à la navigation au bureau régional du Centre et de l'Arctique, avec pour objectif, un poste au Centre des opérations. Bien que ce soit la navigation qui l'ait initialement attiré, M. Babisky admet aujourd'hui qu'il aimerait terminer sa carrière au Centre des opérations, où il continue d'apprendre, d'appliquer son savoir et de relever de nouveaux défis.

Il estime avoir vécu de nombreuses expériences gratifiantes au cours de sa carrière, mais son souvenir le plus cher sera toujours la fierté qu'il ressent à l'idée d'être associé aux personnes dévouées à leur tâche et impliquées.



Samuel Babisky, Surintendant des opérations, Centre régional des opérations, Région du Centre et de l'Arctique



NOS NAVIRES ET NOS HÉLICOPTÈRES



La GCC a besoin d'une flotte polyvalente, capable d'assurer une variété de services de manière sûre, sécuritaire, efficace et efficiente. En 2007-2008, la Flotte exploitait 114 navires et 22 hélicoptères (voir Tableau 3). Nombre de ces actifs sont équipés en vue d'assurer l'exécution de deux opérations simultanées ou plus (multitâche), ce qui leur permet de servir efficacement plusieurs clients au cours d'une même mission. D'autres ont des capacités plus spécialisées qui leurs sont nécessaires afin de satisfaire aux exigences particulières de certains clients ou programmes, comme celles relatives au Programme océanographique scientifique du MPO.

La flotte actuelle est nettement moins importante qu'il y a 13 ans de cela, alors qu'elle comportait quelque 198 navires. En optant pour cette transition vers une flotte plus restreinte, mais dotée d'une plus grande capacité, polyvalente et prête à l'action, la GCC a dressé un Plan de renouvellement de la Flotte sur 25 ans, qui oriente les décisions d'investissement dans le but de veiller à être capable de fournir des services tant fiables que rentables aux Canadiens et aux Canadiennes, pour les nombreuses années à venir.

L'exercice 2007-2008 a vu d'importants progrès réalisés au chapitre du Renouvellement de la Flotte. Le Budget fédéral 2008 annonçait 720 millions de dollars pour l'achat d'un nouveau brise-glace polaire qui remplacera le *NGCC Louis S. St-Laurent*, dont la mise hors service est prévue en 2017. Cette acquisition porte l'investissement total dans la Flotte à 1,4 milliard de dollars depuis février 2006. Outre l'acquisition du brise-glace, ce financement sera utilisé pour l'achat de :

Tableau 3 : Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par catégorie (2007-2008)

Types de navires et d'hélicoptères	Nombre
Brise-glaces polaires	0
Brise-glaces lourds	2
Brise-glaces moyens	4
Navires multitâche à grande autonomie / brise-glaces légers	7
Navires multitâche à autonomie moyenne	5
Patrouilleurs hauturiers	4
Patrouilleurs semi-hauturiers	7
Navires hauturiers de science halieutique	2
Navires hauturiers de science sur les pêches	4
Aéroglosses	4
Navires spéciaux d'aide à la navigation	3
Bateaux de sauvetage SAR	39
Navires hydrographiques	5
Navires de levée et de sondage de chenal	2
Navires de recherche sur la pêche près des côtes	6
Navires spécialisés	20
Nombre total de navires	114
Nombre total d'hélicoptères	22

- Huit patrouilleurs semi-hauturiers qui seront multitâche et utilisés pour l'essentiel dans les opérations de conservation et de protection des pêches, dans les régions des Maritimes, du Québec et du Pacifique.

- Quatre navires semi-hauturiers qui seront utilisés à des fins de Sûreté maritime sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.
- Trois navires hauturiers ultramodernes de recherche sur les pêches, basés dans les régions Pacifique, Maritimes et Terre-Neuve-et-Labrador.
- Un navire hauturier de science halieutique basé dans la région des Maritimes.

Étapes vers une flotte aussi puissante que souple et moderne...

- Le Plan de renouvellement de la Flotte englobe plusieurs années au cours desquelles l'acquisition de nouveaux navires permettra de progressivement remplacer la flotte vieillissante de la Garde côtière. Le renouvellement de la Flotte traite aussi de l'amélioration continue de l'entretien de la flotte existante.
- Le Plan d'investissement à long terme de la Flotte (PILT) est un programme sur cinq ans portant sur l'investissement dans les navires, les aéroglisseurs, les hélicoptères de la GCC, ainsi que dans les autres actifs immobilisés gérés par la Flotte. Il est mis à jour régulièrement et comporte des projets planifiés en cours qui sont organisés par ordre de priorité en fonction du besoin et des avantages qu'ils couvrent pour la GCC et le ministère. Le PILT fait l'objet d'une intégration plus poussée en fonction de l'orientation établie par le Plan de renouvellement de la Flotte. Dans les années à venir, le PILT devra gagner en souplesse de sorte à s'adapter aux besoins évolutifs constants et au nombre relativement restreint de ressources.

De plus, la Flotte finance à l'interne les projets suivants, dans le cadre de son PILT :

- La construction d'un navire qui remplacera le *NGCC Shark*, exploité dans les Grands Lacs et essentiel à la recherche sur les pêches, la surveillance de l'écosystème, ainsi qu'à

d'autres activités fondamentales du programme scientifique. Sa livraison est prévue au début de 2009.

- Le remplacement du *NGCC J.L. Hart*, basé dans les Maritimes, fondé sur une approche d'ingénierie-construction.
- Le remplacement d'un aéroglisseur à grande vitesse dans la région de Québec, utilisé pour l'essentiel lors de missions SAR, d'entretien des aides à la navigation, et de déglacage à des fins de contrôle des inondations et d'opérations sur la Voie navigable; sa livraison est prévue au début de 2009.

Les efforts visant à maintenir la flotte existante aussi opérationnelle et prête à intervenir que possible, sont d'une importance tout aussi vitale. Des fonds plus importants ont été attribués aux opérations de radoub; toutefois, des coûts de réparation plus élevés que prévus, notamment sur les grands navires de la flotte, dont plus de la moitié ont plus de 25 ans, ont érodé le pouvoir d'achat de ce budget. Optimiser l'utilisation des fonds pour les dépenses en capital sur ces navires va se révéler un véritable défi au cours des années à venir, et la réussite dans ce domaine constitue un élément critique pour l'optimisation de la disponibilité et de la fiabilité de cette flotte vieillissante, dans l'attente de nouveaux navires. (voir Tableau 4).



Hélicoptère MBB-105 de la GCC

Photo : Photothèque nationale

Tableau 4 : Âge des navires de la GCC en 2007-2008

Navires	Nombre actuel	Navires de plus de 25 ans	Navires âgés de 15 à 24 ans	Navires de moins de 14 ans
FLOTTE DE GRANDS NAVIRES				
Grands navires (plus de 88 m) Durée de vie théorique – 30 ans	7	5	2	0
Navires moyens (48 à 87 m) Durée de vie théorique – 30 ans	27	12	15	0
Navires plus petits (33 à 47 m) Durée de vie théorique – 15 à 20 ans	6	5	1	0
TOTAL - Flotte de grands navires	40	22	18	0
FLOTTE DE PETITS NAVIRES				
Petits navires et VCA (jusqu'à 33 m) Durée de vie théorique – 15 à 20 ans	36	15	14	7
Bateaux de sauvetage SAR Durée de vie théorique – 15 ans	38	0	2	36
TOTAL - Flotte de petits navires	74	15	16	43
TOTAL DE LA FLOTTE	114	38	33	43



Hélicoptère Bell 212 de la GCC



NGCC Terry Fox, brise-glaces lourd.

Photo : Magazine Above and Beyond

Réaffectation du *NGCC Terry Fox* et du *NGCC Louis S. St-Laurent*

Une décision a été prise, visant à redéployer les deux brise-glaces lourds de la Flotte, à savoir le *NGCC Terry Fox* et le *NGCC Louis S. St-Laurent*, de la région des Maritimes à celle de Terre-Neuve-et-Labrador. Cette décision vise à éviter les coûts supplémentaires d'infrastructure importants associés au maintien des navires dans les Maritimes, compte tenu de l'absence de besoins opérationnels dans la région et de l'existence d'une infrastructure suffisante à Terre-Neuve. Les navires seront aussi plus près des lieux de travail en Arctique, dans le Golf du St-Laurent et sur la côte Est de Terre-Neuve et du Labrador. Ce déploiement se déroule sans que les employés actuellement affectés sur ces navires n'aient à craindre de perdre leur emploi ou d'être contraints de déménager. Le *Fox* a été redéployé le 1^{er} avril 2008, alors que le *St-Laurent* sera redéployé le 1^{er} avril 2009.



NOS SERVICES



Les sous-sections qui suivent détaillent les services fournis à chaque client en termes de jours de services planifiés et réellement livrés. Il importe de noter que le nombre de jours opérationnels planifiés et livrés dépend de divers facteurs tels : disponibilité, budget, pannes, priorités, météorologie, circonstances imprévues, etc.

Il doit par ailleurs être souligné que l'information contenue dans les sections qui suivent représente seulement l'appui fourni par la Flotte à ces clients et que, par conséquent, elle ne doit pas être interprétée comme représentative de l'ensemble de la gamme de services que reçoit un client en particulier. Dans certains cas, par exemple, il est plus efficace de sous-traiter les Services d'Aides et de voies navigables, si bien que ces services n'entrent pas dans le cadre de l'information fournie.

4.1 PLEIN FEU SUR L'ARCTIQUE

La Garde côtière joue un rôle unique dans la région Arctique du Canada, grâce aux services maritimes nombreux et variés qu'elle assure dans cette zone, outre le fait qu'elle vienne conforter la souveraineté du Canada par la présence de ses brise-glaces sur place. Au cours de l'exercice 2007-2008, l'appui en mer des brise-glaces pour les recherches dans le cadre de l'Année polaire internationale et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), était une priorité.

De la fin juin à la mi-novembre, la Flotte exploite sept brise-glaces dans l'Arctique; ils sont généralement les premiers sur place et les derniers à partir. Ils assurent tout un éventail de services, notamment d'escorte des navires commerciaux dans les glaces, de dégagement des ports, de recherche et sauvetage, d'intervention sur les déversements d'hydrocarbures, d'aides à la navigation, d'activation et de désactivation des



NGCC Louis S. St-Laurent,
brise-glace lourd
Photo : Région C&A

tours de communications, d'appui au programme scientifique, de sûreté maritime et d'appui à la souveraineté canadienne. Les navires et les hélicoptères de la GCC sont souvent la seule présence maritime du gouvernement canadien sur des milliers de milles; et ce faisant, ils doivent néanmoins répondre à quantité de besoins immédiats.

Au fur et à mesure que se confirment les hypothèses de changement climatique en Arctique, notamment la réduction visible de la couverture de glace pluriannuelle et la durée réduite de la glace d'été, associée à la variabilité inter-saisonnière accrue, les demandes en services de la Garde côtière en Arctique augmentent.

UNCLOS

L'UNCLOS a été adoptée en 1982. On l'appelle souvent la « Constitution du droit des océans ». L'UNCLOS est entrée en vigueur en 1994, après sa ratification par quelque 60 pays. Le Canada quant à lui, l'a ratifiée en 2003.

L'UNCLOS reconnaît aux États côtiers des droits souverains sur la colonne d'eau et le fond océanique jusqu'à 200 milles nautiques (la Zone économique exclusive ou ZEE) de la ligne côtière, ainsi que, dans certaines circonstances particulières, sur le plancher marin qui s'étend au-delà. Toute revendication territoriale de la sorte doit être justifiée scientifiquement et formulée dans les 10 années suivant la ratification.

Utilisant le NGCC *Louis S. St-Laurent* comme plateforme primaire, le Canada effectue des levés sismiques et bathymétriques dans l'Arctique, en vue de justifier sa revendication visant à étendre la souveraineté canadienne bien au-delà de la limite des 200 milles marins. L'analyse de ces travaux de terrain doit être achevée d'ici 2012, afin de respecter la date limite de soumission de novembre 2013. Les conséquences de cette initiative pour le Canada pourraient se révéler extrêmement importantes.



Daniel Sieberg, (au centre), journaliste de CBS spécialisé en sciences et en technologie, fait des reportages à partir du NGCC *Louis S. St-Laurent*. M. Sieberg est ici avec le chercheur principal John Nelson (à gauche) et avec le capitaine Andrew McNeill.

Photo : Paul Galipeau

Le Louis participe à l'ouverture de l'Arctique sur le monde

En juillet 2007, le NGCC *Louis S. St-Laurent* s'est embarqué pour sa mission en Arctique. Un invité spécial a rejoint l'équipage et les scientifiques à bord, en vue de faire découvrir au reste du monde ce qu'ils allaient entreprendre.

Daniel Sieberg, correspondant du journal du soir de CBS pour la science et la technologie, transmettait ses histoires par satellite afin que les téléspectateurs américains découvrent en avant-première les effets du changement climatique dans la région. La CBS a par ailleurs dédié une page Internet à toute une série de photographies, de films, de balados et autres blogs détaillant les impacts du changement climatique sur l'Arctique et leurs répercussions potentielles sur l'ensemble de la planète.

Les documentaires du journaliste traitaient également des difficultés, des activités routinières et des traditions à bord d'un brise-glace de la GCC déployé en Arctique. L'équipe de tournage de la CBS a particulièrement apprécié la tradition qui consiste à dédier une « cérémonie de passage » aux personnes qui, pour la première fois, franchissent le cercle polaire arctique.



NGCC Amundsen, brise glace moyen

Photo : AC & CCN

Ce voyage s'est révélé édifiant à plus d'un titre pour Daniel Sieberg, qui rejoignait en effet son père, Doug, un scientifique du MPO, spécialiste de l'Arctique depuis 30 ans.

Année polaire internationale

L'Année polaire internationale (API) a donné lieu au plus important programme international de recherche scientifique jamais entrepris sur l'Arctique et l'Antarctique. Des milliers de scientifiques et de chercheurs de plus de 60 pays y ont participé. Ce fut une occasion unique pour le Canada de collaborer avec des experts des

quatre coins du globe et d'approfondir ses connaissances scientifiques sur le Nord.

Des dizaines de projets scientifiques canadiens ont été sélectionnés pour le financement API 2007-2008, à partir de diverses sources dont le gouvernement fédéral, les gouvernements territoriaux, les organismes et autres fondations subventionnaires. Le programme de recherche du gouvernement canadien repose sur deux domaines particuliers : les répercussions du changement climatique et l'adaptation nécessaire qui en découle, ainsi que la santé et la qualité de vie des Canadiens qui vivent dans les collectivités nordiques. La réalisation de l'API a nécessité, entre



Un peu d'exercice après une dure journée

Photo : AC & CCN

autres, l'affectation du *NGCC Amundsen* pendant 15 mois. L'étude de la polynie côtière circumpolaire arctique, qui s'étendait sur 10 mois a sans aucun doute été la mission qui a amené les défis les plus importants, le navire devant passer l'hiver 2007-2008 dans l'Arctique de l'Ouest. Qu'un brise-glace canadien puisse naviguer tout l'hiver dans l'Arctique canadien était une première historique. Ce programme a soutenu et financé un total de 44 programmes de recherche scientifique, qui s'inscrivent dans la droite ligne des thèmes de recherche internationaux sur :

- L'état actuel de l'environnement polaire;
- Les changements intervenus dans les régions polaires;
- Les liens et les interactions entre la région polaire et le reste du monde;
- L'investigation des nouvelles frontières;

- Les régions polaires et les points d'observation; et
- Les sociétés humaines circumpolaires.



Un employé de soutien de notre mission scientifique

Une journée dans la vie d'un commandant de navire

La capitaine Lise Marchand, commandant du *NGCC Amundsen*, rêvait d'une carrière qui puisse combler sa passion pour les voyages et sa faim de connaissances de toutes sortes, lorsqu'elle a rejoint la Garde côtière en 1977.

Elle ne s'est jamais lassée de la vie en mer et trouve « un charme à toutes les régions et à toutes les saisons », tout en admettant néanmoins que les éléments déchainés rendent la vie à bord d'autant plus difficile, quelle que soit la saison.

La capitaine Marchand a exercé un certain nombre de fonctions avant d'être affectée au *NGCC Amundsen*, dans le cadre de l'API. Après avoir obtenu son diplôme du Collège de la GCC, elle a travaillé sur les Grands Lacs en tant qu'officière subalterne, avant de devenir officière de quart, puis commandant sur le *NGCC Spindrift* et sur le *NGCC Cape Hurd*, et finalement capitaine en second sur le *NGCC Bartlett*. Elle a également exercé diverses fonctions à terre : coordonnatrice au JRCC de Trenton, le centre SAR de l'Ontario, au service des ressources humaines à l'Administration centrale, et a participé à des formations au Collège de la Garde côtière canadienne. Elle a par ailleurs occupé divers postes sur un certain nombre de navires dans la région du Québec. Elle a passé la majorité de sa carrière en mer.

À titre de commandant du *NGCC Amundsen*, la capitaine Marchand est responsable des opérations quotidiennes et de la sécurité du navire et de son équipage. Elle doit réagir aux conditions environnementales variables et procéder aux ajustements nécessaires dans le plan de travail de la journée, notamment veiller à s'entourer du personnel et des équipements nécessaires à la satisfaction des tâches et des missions planifiées avec le client. Une grande partie de son travail consiste par ailleurs à rédiger des rapports et analyser les activités de la journée pour ensuite planifier les opérations.

En termes d'expérience, la capitaine Marchand estime que la part la plus importante d'un métier au sein de la GCC est l'aspect humain, parce que le travail d'équipe est fondamental. Elle estime que bien travailler avec les gens et connaître ses forces, tout en ayant acquis les compétences appropriées, sont autant de composantes essentielles d'une carrière riche de satisfactions.



Capitaine Lise Marchand, Commandant du *NGCC Amundsen*.

Photo : J. Beardsell, Pêches et Océans Canada

4.2 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

4.2.1 Services d'Aides à la navigation et des voies navigables

Le programme des Services d'Aides à la navigation et le programme de Gestion des voies navigables assurent la sécurité et la viabilité des chenaux maritimes, ainsi que la protection du droit du public à la navigation.

Le programme des Services d'Aides à la navigation fournit plus de 17 000 aides à courte portée dont des aides visuelles (phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radars (réflecteurs et balises) et des aides maritimes à longue portée telles que le système mondial de localisation différentiel.

Le programme de Gestion des voies navigables encadre les chenaux maritimes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, réduit les risques à la navigation et appuie la protection de l'environnement. Il surveille la bathymétrie des chenaux et contribue au contrôle international du niveau des eaux.

La Flotte appuie ces programmes en assurant le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes, sur mer comme à terre et en effectuant des opérations de sondage.

Plusieurs navires et hélicoptères polyvalents et de tailles diverses entretiennent ce réseau. Certaines aides fonctionnent pendant toute l'année alors que d'autres sont saisonnières, ce qui signifie qu'elles doivent être enlevées pour la saison hivernale afin d'éviter qu'elles ne soient endommagées par la glace, puis repositionnées au début de la saison navigable. La Flotte doit être en mesure, notamment :

- D'atteindre les aides à accès limité, dans des eaux peu profondes et couvertes de glace;
- De servir de plateforme pour le transport et l'entretien des bouées et des équipements qui s'y rattachent, ainsi que pour la construction d'aides à la navigation; et



Enlèvement d'une bouée.

Photo : S. Boniecki

- De fournir une capacité aérienne pour atteindre les aides qui ne sont pas accessibles par navire ou par la route, en particulier dans les régions éloignées de l'Arctique.

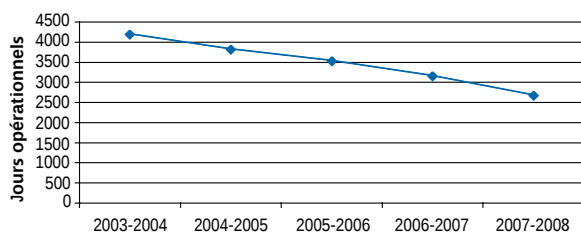
Le succès de cette activité dépend en grande partie des compétences des professionnels maritimes. Une navigation de précision est la clé, sachant que le placement des aides exige de la part des navires qu'ils manœuvrent à proximité des hauts-fonds, des rochers et des récifs. D'où l'importance fondamentale de connaissances locales détaillées et d'une formation spécifique en la matière. Par ailleurs, le personnel navigant déploie, récupère et entretient les aides, vérifie les positions et le fonctionnement des aides flottantes, tient des registres des opérations, met à jour les données sur les positions et les caractéristiques des aides selon le besoin, et procède à des activités d'entretien sur les aides fixes et flottantes.

Rendement de la Flotte

Le programme d'Aides à la navigation est saisonnier. Les aides sont installées ou les bouées d'hiver remplacées par des bouées d'été au printemps et mises hors service ou remplacées par des aides adaptées aux conditions hivernales de la mi-novembre à la fin décembre. (Il est à noter que les jours de service dédiés à la gestion des voies navigables sont désormais présentés dans la section Sciences.) Bien que les services livrés réels aient été de 82 % par rapport à ceux prévus, toutes les aides flottantes, fixes et à longue portée

ont été effectivement installées pour la saison navigable et retirées ou remplacées avant l'hiver. Le taux inférieur de livraison de services comparé aux prévisions s'explique en partie par la décision du programme d'annuler le chargement de 70 bouées dans le Réseau maritime, ainsi que par la décision visant à cesser l'installation de bouées dans les eaux de moins d'1,80 mètre de profondeur. Le nombre restreint de ressources humaines sur certains navires spécialisés, le nombre d'opérations de maintenance plus important que prévu sur l'aéroglysseur et l'ordre de priorité des programmes, sont au nombre des autres facteurs qui expliquent l'écart de 18 % dans la livraison de services. Les jours opérationnels⁵ livrés en matière d'Aides à la navigation s'affichent toujours à la baisse, de 4 188 jours en 2002-2003, à 2 674 en 2007-2008. Cette évolution est due pour l'essentiel aux améliorations en termes d'efficacité, telles que le recours à des entrepreneurs et l'introduction de nouvelles technologies.

Graphique 2 : Service aux Aides à la navigation, 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)



⁵ Les jours opérationnels sont des jours civils de la programmation assignés à un client individuel.



L'enlèvement d'une bouée.

Photo : S. Boniecki



Bateaux de pêches escortés par un brise-glaces de la GCC.

Photo : Région de T.-N.-L.

4.2.2 Services de déglacage

La GCC prévoit des services de déglacage et d'activités connexes visant à assurer la sécurité et la facilité des mouvements du trafic maritime à travers et autour des eaux canadiennes recouvertes de glaces, pour le bénéfice de l'industrie et de l'économie canadienne.

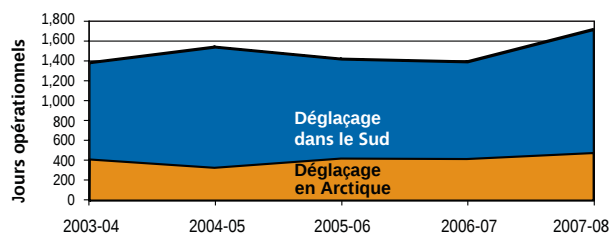
La Flotte fournit, en appui de ce service fondamental, des équipages formés pour exploiter des navires spécialisés et multitâches. Les brise-glaces doivent pouvoir être en mesure d'escorter les navires à travers des eaux recouvertes de glaces, de libérer les bateaux pris dans les glaces, d'ouvrir l'accès aux ports encombrés par les glaces, de fournir de l'information relative à l'état de la glace et de prévenir les risques d'inondation, par le contrôle et le dégagement des embâches glaciaires. Les brise-glaces transportent également des hélicoptères qui sont déployés à l'avant pour procéder à des vols de reconnaissance sur l'état de la glace et de localisation de zones navigables, de façon à effectuer les opérations de déglacage.

Coopération internationale le long de la Voie maritime

La Voie maritime du Saint-Laurent est une artère commerciale, une source d'énergie hydroélectrique et une ressource à usage récréatif pour le Canada et les États-Unis. Les deux pays collaborent, par l'intermédiaire de leurs Gardes côtières respectives et d'autres agences à la surveillance, au partage et à la protection de cet environnement maritime de grande valeur qu'ils ont en commun. Les conditions extrêmes de glace de mars 2008 ont rendu impérative leur coopération en vue de l'ouverture de la saison de navigation.

Le 19 mars, le *NGCC Martha L. Black* et l'*USCG Penobscot Bay* ont commencé à faire route le long du fleuve depuis Montréal. Le navire canadien, plus important, ouvrait la voie, suivi du navire américain, pour élargir le chenal. Les conditions variaient d'une eau ouverte à une concentration totale de glace. Des passages répétés furent nécessaires pour dégager l'accumulation de glaces à proximité comme à l'intérieur de chaque embâcle, mais pour finir, l'eau libre s'est révélée, comme chaque année, un signe précurseur de l'arrivée du printemps.

Graphique 3 : Tendances de déglacage dans le Sud et l'Arctique, 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)



Le Canada connaît deux saisons de déglacage : de décembre à avril dans le Sud, à savoir des Grands Lacs au littoral de Terre-Neuve-et-Labrador en incluant la Voie maritime, le fleuve

et le golfe du Saint-Laurent, et de juin à novembre, dans les régions Ouest et Est de l'Extrême-Arctique. La côte du Pacifique n'a pas d'activités de déglacage en raison de ses températures plus clémentes. À compter du début du mois de juin, à l'issue de leur saison d'opérations hivernales, sept brise-glaces sont déployés depuis les régions du Sud vers l'Arctique pour la saison estivale.

Rendement de la Flotte

L'hiver 2007-2008 a été difficile et a entraîné une nette augmentation de la demande en services de déglacage dans le sud. Cette situation renverse une tendance à la baisse de 7 % des services de déglacage pendant trois années consécutives.

Une journée dans la vie d'un maître d'équipage

Originaire de Charlottetown, dans l'Île-du-Prince-Édouard, Steve Hughes est maître d'équipage sur le *NGCC Earl Grey*, qui assure des services multitâches, notamment d'aides à la navigation, SAR et de déglacage. Il est le membre de l'équipage senior responsable des opérations de pont.

Au cours d'une journée normale, il planifie et supervise les opérations d'entretien sur le navire – nettoyage, peinture, réparations mineures et travail du bois, mais aussi entretien des équipements de pont. Il dirige aussi l'équipage de pont lors de son exécution des fonctions de routine. Ces fonctions couvrent notamment l'accostage, l'ancrage, l'entretien et le déploiement des aides maritimes, la mise à l'eau et la récupération des petites embarcations, les opérations SAR, ainsi que le chargement et l'arrimage des provisions.



Steve Hughes

À la suite de ses études secondaires, M. Hughes a étudié l'électronique et la tuyauterie au Holland College de l'Î.-P.-É. Il a rejoint la Garde côtière à titre de steward sur le *NGCC Wolfe*, en 1977, avant d'être transféré au service du pont du *NGCC Tupper* en 1981. Il a travaillé sur un certain nombre de navires avant d'intégrer l'équipage du *NGCC Earl Grey*, en 1986, et a également occupé le poste de coordonnateur des actifs matériels à Charlottetown pendant un an.

M. Hughes a bénéficié de plusieurs sessions de formation au cours de sa carrière au sein de la Garde côtière – de l'utilisation des embarcations rapides de sauvetage aux interventions sur les déversements d'hydrocarbures, en passant par les relations avec le personnel. Il est aussi un spécialiste certifié en sauvetage.

À titre de membre de la fonction publique fédérale, il apprécie aussi la grande qualité des régimes de santé, dentaire et de retraite. En outre, le système des jours de « relâche » impliquant 28 jours en mer/28 jours de congés convient particulièrement à M. Hughes, qui occupe son temps à terre à faire tourner une petite entreprise de matériel informatique et électronique.

4.2.3 Services de recherche et de sauvetage

Le Programme canadien de recherche et de sauvetage est un effort collaboratif consenti des autorités fédérales, provinciales, territoriales et municipales. Le service SAR de la GCC, assuré en conjonction avec l'organisme partenaire, la Garde côtière canadienne auxiliaire, dirige et maintient l'état de préparation sur un périmètre d'à peu près 5,3 millions de kilomètres carrés, commençant à 800 milles nautiques des côtes dans le Pacifique, à 1 000 milles nautiques dans l'océan Atlantique et s'étendant de la frontière canado-américaine au sud, jusqu'au pôle Nord.

Le service SAR primaire est assuré par des navires et des marins professionnels maritimes spécifiquement formés à cette fin, positionnés à divers endroits à travers le Canada. Ces navires sont spécialement conçus et construits pour répondre aux demandes exigeantes inhérentes à la contribution de ressources maritimes et d'interventions SAR dans les eaux canadiennes.

En outre, l'ensemble de la flotte est exploité selon le concept multitâche de façon à pouvoir assumer une réponse SAR en plus de ses autres fonctions.

Les principales fonctions SAR assurées par le personnel navigant de la Flotte sont les suivantes :

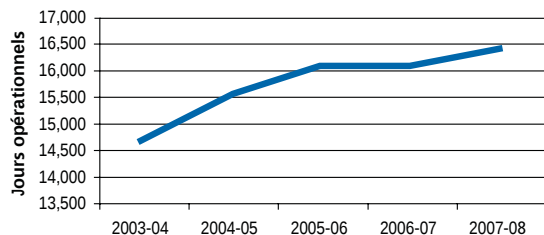
- Effectuer la recherche visuelle et électronique des navires et des survivants, jour et nuit, par les airs ou en mer, dans des conditions climatiques variées;
- Servir de plateforme pour le personnel de sauvetage et les navires sur le site d'un incident et permettre le déroulement d'opérations de recherche;
- Gérer des opérations de recherche complexes et agir à titre de coordonnateurs sur les lieux;
- Procéder au sauvetage des survivants d'autres navires, en mer ou à partir de la terre, et leur fournir un abri, des commodités et des premiers soins avancés;



Un bateau de sauvetage SAR donnant de la formation près de Tofino, C.-B.

Photo : David Ashurst

Graphique 4 : Jours opérationnels livrés à SAR, 2003-2004 à 2007-2008



- Prévoir un équipement radio pour les opérations d'urgence et faciliter aux navires la communication avec les stations à terre, les autres navires et embarcations de sauvetage;
- Assurer une capacité de lutte contre les incendies à bord des navires et dans les installations côtières pour sauver des vies; et
- Assurer des services de remorquage ou autres aux navires en détresse, lorsque des vies sont menacées.

Rendement de la Flotte

Au cours des cinq dernières années, les services livrés au programme SAR ont augmenté de 12%, de 14 703 jours en 2003-2004 à 16 432 jours en 2007-2008.



Un membre de l'équipage du NGCC *Cap Nord*, bateau de sauvetage SAR, ainsi qu'un membre de l'équipe terrestre SAR lors de l'exercice de sauvetage d'un canoéiste (Steve Harrie du Centre de formation sur le sauvetage)



L'équipage de la GCC à bord du *Cap Nord*, une embarcation rapide de sauvetage, cherchent les canoéistes perdus dans la baie Malpeque durant un exercice SAR.



La barge *Houston* à la dérive, Baie St-Georges, Nouvelle-Écosse.

Photo : Région T.-N.-L.

Une barge secourue dans des conditions périlleuses

Pendant la nuit du 16 décembre 2007, un blizzard hivernal déchaîné a provoqué le détachement du remorqueur *Eileen M. Roehrig* de la barge *Houston* – chargée de 34 000 litres de carburant diesel – qu'il tirait à sa suite, dans la baie St-Georges, en Nouvelle-Écosse. Les conditions climatiques extrêmes rendaient les opérations de récupération impossibles.

La Garde côtière fut appelée et dépêcha immédiatement sur place le *NGCC Terry Fox* et le *NGCC Edward Cornwallis*. La barge, qui dérivait rapidement, fut bientôt localisée. Trois membres de l'équipage du *Edward Cornwallis* ont bravé les conditions extrêmes pour grimper jusqu'au pont de la barge depuis une embarcation rapide de sauvetage. Pendant qu'ils s'efforçaient de sécuriser la barge, deux de leurs collègues ont manœuvré l'embarcation de sauvetage pendant trois heures sur l'océan houleux et glacé.

En dépit des coups de vent, d'une mer déchaînée et des températures glaciales, les trois hommes ont tenté de déployer le câble de remorquage d'urgence de la barge afin d'empêcher le *Houston* de s'échouer et de provoquer un incident environnemental. Mais il était impossible de raccorder le câble, de sorte que la barge a continué de dériver dangereusement vers la côte. À environ un demi-mille du récif, ils ont finalement été contraints de jeter l'ancre.

Compte tenu de la détérioration des conditions météorologiques et de la nuit tombante, il a fallu évacuer le personnel de la GCC se trouvant à bord du *Houston* par hélicoptère, un appareil du MDN. L'équipage du *Edward Cornwallis* est revenu le jour suivant et est resté sur place jusqu'au 19 décembre. Sans les aptitudes de navigation, le professionnalisme et le courage du personnel de la Flotte, la barge aurait subi d'importants dégâts, voire même s'échouer sur la côte du Cap Breton. Les employés impliqués dans ce sauvetage se sont vus récompenser par une Citation du commissaire et le Prix d'Excellence du MPO.

4.2.4 Services de Sûreté maritime

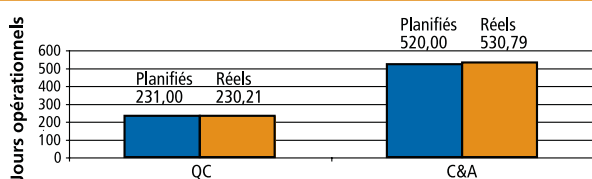
La Flotte appuie les priorités du gouvernement du Canada en matière de sûreté maritime, en mettant ses plateformes et son savoir-faire maritime à la disposition des agences de sûreté et d'application de la loi dans l'ensemble du pays. La GCC a, par exemple, mis en place avec la GRC, l'Équipe des enquêtes sur la sûreté maritime (ÉESM), composée de patrouilles armées en mer, sur la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, où la GCC gère, maintient et exploite les navires et la GRC fournit le personnel et l'expertise en matière d'application de la loi à bord.

Quatre patrouilleurs semi-hauturiers sont en cours de construction pour les besoins spécifiques du programme ÉESM. Au cours de l'exercice 2007-2008, la GCC a dédié trois navires à ce programme, et en prévoit quatre pour l'année prochaine, jusqu'à ce que les quatre nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers lui soient livrés. En hiver, les équipes assurent leurs fonctions sur des brise-glaces, quel que soit l'endroit et le moment.

Le personnel maritime assure une variété de fonctions visant à appuyer les services de sûreté maritime. Ces fonctions sont les suivantes :

- L'observation, l'établissement de rapports et l'enregistrement d'événements de Sûreté maritime et autres activités de crime organisé;
- Les opérations de surveillance et de patrouille sur les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent et de vastes zones océaniques, incluant les eaux littorales et internationales, ainsi que la dissuasion des menaces et autres activités illicites;

Graphique 5 : Services planifiés et livrés à l'ÉESM par région, 2007-2008 (# de jours opérationnels)



NGCC Louis M. Lauzier, patrouilleur semi-hauturier

Photo : Région QC

- L'organisation de patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que d'inspections en mer pour les organismes partenaires, afin de veiller au respect de tous les règlements;
- Les fonctions de plateforme de commandement et de point central de communications sécurisées pour les officiers chargés de l'application du droit maritime;
- L'exécution d'interventions de routine sur des bateaux à partir de canots pneumatiques à coque rigide embarqués à bord; et
- L'assurance d'une capacité prête à intervenir sur les incidents relatifs à la Sûreté maritime.

Rendement de la Flotte

En 2007-2008, les trois navires dédiés au programme ÉESM étaient opérationnels à plein temps, de mai à novembre. De décembre à avril, compte tenu des conditions hivernales, les brise-glaces remplacent les navires sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Tel que démontré dans le graphique 5, la livraison de service a été un peu plus grande que prévue.

Les navires ÉESM sont prêts à intervenir rapidement, selon les besoins dans les Grands Lacs et la Voie maritime du St-Laurent. 7% du temps disponible pour le programme ÉESM a été perdu à cause de délais causés principalement par des bris d'équipement. De plus la GCC appuie les services de police dans le cadre de nombreuses opérations d'interdiction et d'urgence chaque année dans l'ensemble du pays. En 2007-2008, 128 jours ont été consacrés à ces activités en grande partie non planifiées.



Navires de la GCC faisant un exercice d'intervention environnementale

Photo : Services de gestion intégrée des affaires

4.2.5 Services d'intervention environnementale

Parmi les organismes fédéraux, la Garde côtière canadienne est le premier à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires; son rôle consiste à limiter la pollution marine et les déversements d'hydrocarbures et à faire preuve de diligence raisonnable en matière de prévention de la pollution vis-à-vis de la communauté maritime canadienne et mondiale.

Au Canada, au sud de la latitude 60°N, le secteur privé est responsable des interventions environnementales, alors que la GCC se charge des fonctions fédérales de contrôle, de surveillance et d'inspection. Si la GCC détermine que l'intervention du secteur privé n'est pas adéquate, elle assume alors les rôles de contrôle, de coordination des interventions et, si nécessaire, se charge elle-même des opérations de confinement et de récupération. Au nord de la latitude 60°N, la GCC est le principal intervenant.

Rendement de la Flotte

Malgré les 84 jours planifiés en matière de services d'intervention environnementale, seuls 37 ont effectivement été requis. La Flotte a participé à trois interventions environnementales importantes dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador – l'engloutissement du *Boatsmanns Hebron*, du *Labrador* et du *McNally*. Comme pour l'exercice 2006-2007, cette année a compté davantage d'interventions environnementales que les années antérieures.

4.2.6 Services de communications et de trafic maritimes

Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) assurent les communications concernant les situations de détresse et de sécurité en mer, effectuent le contrôle des navires, réglementent le trafic maritime et fournissent des systèmes d'information et une correspondance publique 24 heures sur 24. Ces services sont assurés par le biais d'un réseau de 22 centres et tours de communications à travers le Canada.

La Flotte a généralement un rôle limité au sein des SCTM, du fait que la majeure partie de leurs sites peuvent être atteints par voie terrestre pour les opérations régulières d'entretien et d'inspection. Le personnel maritime apporte son soutien aux SCTM sous forme de transfert des matériaux, du carburant et du personnel d'entretien, du navire aux stations de retransmission.

Quatorze des stations de Colombie-Britannique (les îles de la Reine-Charlotte et les zones du centre de la côte) sont des exceptions du fait qu'elles sont situées en montagne et dès lors, seulement accessibles par hélicoptère. Par conséquent, le *NGCC Sir Wilfrid Laurier*, un hélicoptère Bell 212 et un Sikorsky S-61N sont fréquemment utilisés. La Flotte appuie par ailleurs des opérations d'activation et de désactivation à distance des stations de communications dans l'Arctique.

Rendement de la Flotte

En 2007-2008, quelque 25 jours opérationnels ont été livrés, représentant 89 % du nombre de jours planifiés. Ceci constitue une proportion acceptable (voir Section 5.3). Le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* a bénéficié de l'assistance d'autres navires affectés à des fonctions de couverture des ondes de radio fréquence visant à vérifier la portée radio.



Un employé du SCTM de la GCC



Employés de la GCC et de Conservation et Protection au travail

Photo: S. Boniecki

4.3 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

4.3.1 Sciences

La Flotte soutient le Programme scientifique de Pêches et Océans Canada, par la fourniture d'équipages qualifiés à bord de navires tant spécialisés que polyvalents, tels que des chalutiers de recherche, des bateaux de pêche, des navires servant aux levés hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glaces.

Les équipages assistent les scientifiques et les techniciens dans un éventail de domaines spécialisés, parmi les suivants :

- Expéditions de pêche à des fins de recherche sur des espèces commerciales de poissons, diverses et variées;
- Effectuer des relevés acoustiques, hydrographiques, géophysiques, des estimations des stocks d'espèces marines, ainsi que sur les habitats et organismes benthiques;
- Effectuer l'énumération, l'identification, le suivi et la bioévaluation des mammifères marins et des oiseaux de mer;
- Collecter des échantillons de plancton, de larves et de phytoplancton;
- Collecter des échantillons d'eau à des fins d'études de chimie de la mer;
- Prélever des échantillons de sédiments benthiques et des carottages;

Voyage de découverte à bord du *Hudson*

En juillet 2007, une équipe de chercheurs a exploré les profondeurs de l'océan au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, à bord du *NGCC Hudson*. De nouvelles espèces ont été découvertes et les scientifiques ont approfondi leurs connaissances des écosystèmes peu explorés jusque là, abritant des espèces rares de coraux et de poissons.

Au cours du voyage, le *NGCC Hudson* a déployé un submersible téléguidé dédié à la capture d'images de quatre zones le long de la pente continentale de la Nouvelle-Écosse, à 2,5 kilomètres de profondeur, soit nettement plus profond que lors des études précédentes qui n'avaient atteint que 500 mètres.

L'équipe a recueilli plus de 3 000 images numériques, des centaines d'heures de film et des douzaines d'échantillons vivants. Elle a découvert de nouvelles variétés d'étoiles de mer, une autre espèce de corail « bubblegum » et, plus incroyable encore, un type de xenophyophore, un animal unicellulaire de la taille d'un pamplemousse qu'on ne retrouvait auparavant que dans les fonds les plus retirés du centre Atlantique.

Les nouvelles données contribuent à alimenter une base d'information plus complète de la région et peuvent être utilisées pour mesurer l'impact du changement climatique, de la pêche ou des activités pétrolières et gazières sur la région.

Autour des Grands Bancs, les scientifiques ont accumulé de nombreuses preuves quant aux effets du chalutage par le fond. Le fond était en effet absolument vierge et de gros rochers avaient été retournés par les énormes filets qui ratissent tant le poisson que tout ce qui peut se trouver sur leur passage. Ces données aideront les gestionnaires des pêches à déterminer quelles zones maritimes doivent être fermées et protégées.

- Collecter les données vérifiant les modèles empiriques de la structure et de la circulation de la masse d'eau, de propagation et de prédiction des courants et des ondes de marée; et
- L'étude de photos prises à distance des habitats et des organismes benthiques.

Rendement de la Flotte

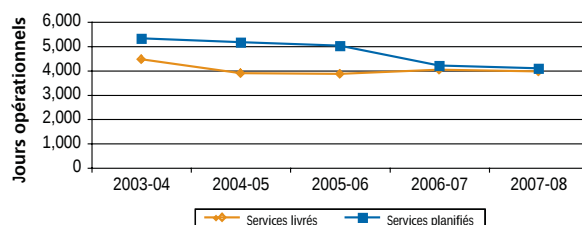
Comme illustré dans le Graphique 6, la livraison par la Flotte de services au programme scientifique a satisfait aux objectifs pour la deuxième année consécutive. En 2006-2007, 96 % des services avaient été livrés conformément aux prévisions, contre 97 % cette année. La plupart des écarts causés par des bris d'équipement ont été assurés par une méthode alternative. La majorité des travaux scientifiques ont été réalisés dans les régions des Maritimes (34 %) et du Pacifique (25 %), suivies de Terre-Neuve-et-Labrador (19 %) et de Québec (19 %).



NGCC Calanus II, navire côtier de recherche sur la pêche - Scientifiques au triage

Photo : Région T.-N.-L.

Graphique 6 : Services livrés comparés à ceux planifiés pour le programme Sciences, 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)



Relevé des populations de phoques de 2008

Un relevé bisannuel des populations de phoques est effectué par le MPO de sorte à recueillir les données requises pour prendre des décisions scientifiques raisonnées quant à la taille, à la santé et à la viabilité des troupeaux de phoques, et à assurer le succès continu de cette chasse importante pour l'économie de la côte Est du Canada. À la demande du ministre des Pêches et des Océans, le relevé de 2009 a été avancé à mars 2008. La région Terre-Neuve-et-Labrador de la GCC et le personnel de la division Hélicoptères ont travaillé en étroite collaboration avec le MPO à la mise en œuvre de cette mesure.

Le *NGCC George R. Pearkes* a été identifié comme le navire le plus adapté pour opérer dans des conditions de glace difficiles et composer avec deux hélicoptères, les besoins en carburant et en personnels correspondants, ainsi qu'avec le personnel scientifique et ses équipements. Il a été réaffecté pendant huit jours, avec d'autres navires qui étaient eux mêmes réaffectés ou assumaient une double fonction afin de combler ses manques.

Tout se déroulait normalement jusqu'à ce que dame nature s'en mêle, recouvrant la côte Est et le golfe du Saint-Laurent d'une couche de glace plus lourde qu'anticipée. La navigation a néanmoins suivi son cours, grâce à davantage de réaffectations et d'aide de la part des régions de Québec et des Maritimes, afin de ne pas compromettre les opérations; le MPO a finalement obtenu l'information nécessaire pour prendre des décisions scientifiques éclairées quant à la taille, à la santé et à la viabilité du troupeau de phoques du Groenland de la côte Est.



NGCC *George R. Pearkes*, navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger

Photo : AC & CCN

4.3.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA)

La Flotte assure un soutien substantiel au Programme de Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO, notamment en matière d'activités de surveillance dans les eaux canadiennes pour le Programme de Conservation et de protection des pêches. Elle assure par ailleurs une présence renforcée en mer dans les zones réglementées de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO), dans un effort visant à mettre fin à la pêche illégale des flottes étrangères dans les eaux internationales, sur les 282 500 kilomètres carrés que couvrent les Grands Bancs de Terre-Neuve.

Des patrouilleurs de pêche spécialisés (notamment des navires armés) sont utilisés près des côtes et dans les zones hauturières du Canada. Des navires polyvalents avec soutien par hélicoptère sont fournis selon les besoins. Les professionnels maritimes de la GCC appuient les agents des pêches dans l'exercice de leurs fonctions, notamment :

- Mener des opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones littorales et assurer une présence fédérale dans nos eaux territoriales, visant ainsi à dissuader les menaces et autres activités illicites;
- Contribuer au respect du droit canadien dans la juridiction du pays;
- Soutenir l'interdiction de certaines activités de pêche;
- Organiser des patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que des inspections en mer;
- Assumer les fonctions de plateforme de commandement et de nœud de communications sécurisées pour les mécanismes de conservation et de protection des eaux canadiennes;
- Procéder à une surveillance générale et couverte, ainsi qu'au contrôle des diverses pêches;
- Récupérer, saisir, stocker et transporter le matériel de pêche illicite; et
- Vérifier les permis, les journaux de bord, les prises et le matériel de pêche. Ces activités peuvent concerner des inspections sur des équipements de type fixe ou mobile et la communication d'activités de braconnage et/ou autres modes de pêche illégale.

Rendement de la Flotte

Le Tableau 5 présente les diverses patrouilles effectuées en 2007-2008, essentiellement dans les eaux canadiennes et dans les zones réglementées de l'OPANO. 4 067 jours opérationnels ont été livrés. C'est une tendance qui se poursuit depuis l'exercice 2002-2003, avec environ 85 % des jours de services planifiés effectivement livrés. 80 % des non livraisons ont touché la côte Ouest et s'expliquent par l'impératif d'intervenir sur des situations SAR, ainsi que par d'autres exigences opérationnelles. Le reste des jours non livrés concernaient la côte Est et étaient attribués en tout premier lieu à des opérations d'entretien de notre flotte vieillissante. La catégorie administrative comprend le temps consacré à la préparation des dossiers de la cour, tels que la compilation de données, la préparation des rapports d'exécution des patrouilles, les communications écrites avec un avocat de la Couronne, ainsi que la préparation et les comparutions en cour.

Tableau 5 : Patrouilles GPA effectuées en 2007-2008

	# de jours	% total de jours
Patrouilles dans les eaux canadiennes	2 335,66	57,4
Patrouilles OPANO	1 218,52	30,0
Gestion des ressources	248,91	6,1
Autres patrouilles	187,45	4,6
Administratives	58,70	1,4
Patrouilles dans les eaux internationales*	16,10	0,4
Pêches autochtones	1,64	0,0
Total	4 066,98	100,0

* Patrouilles au large des côtes du Pacifique et des Maritimes.



NGCC Arrow Post, patrouilleur hauturier

4.4 AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES DU GOUVERNEMENT (AM)

La Flotte est responsable des opérations en mer (navires, hélicoptères, savoir-faire, personnel et infrastructures) au nom ou au bénéfice d'autres ministères et organismes du gouvernement, dans le cadre de leurs priorités maritimes respectives. Sont concernés notamment, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNG), Environnement Canada (EC), Ressources naturelles Canada (RNCAN), le ministère de la Défense nationale (MDN), le

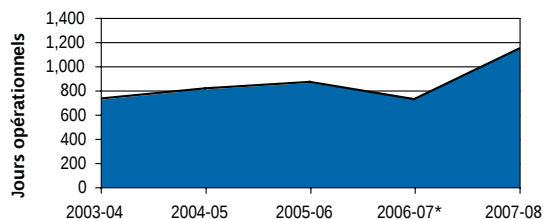
ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI), Transports Canada (TC) et autres.

Les exigences des clients, le profil opérationnel et des missions, sont autant d'éléments qui définissent le type de soutien requis. EC, le CRSNG et RNCAN, par exemple, ont besoin de navires scientifiques spécialement conçus pour le soutien de leurs besoins.

Rendement de la Flotte

En 2007-2008, 1 144 jours opérationnels ont été livrés ce qui constitue une nette progression par rapport aux années précédentes. Cette situation s'explique pour l'essentiel par l'appui aux opérations scientifiques et de recherche en Arctique, notamment la participation à l'UNCLOS et à l'Année polaire internationale.

Graphique 7 : Services aux AM, de 2003-2004 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)



*Données pour 2006-2007 mises à jour d'après les jours déclarés de l'année dernière dans le Rapport annuel de la Flotte



Eureka – Mission accomplie

L'une des missions annuelles fondamentales de la Flotte est celle qui consiste à approvisionner en carburant, nourriture et autres denrées la station météorologique Eureka, installée dans l'Extrême-Arctique canadien. Eureka est l'une des stations météorologiques les plus isolées au monde, située à la latitude 80°N. En septembre 2007, le temps et les conditions de glace auxquels était confronté le *NGCC Des Groseilliers* ont rendu les opérations de livraison particulièrement périlleuses.

Le *Des Groseilliers* était chargé de quelque 1 300 barils de carburant, de tonnes de matériel et de palettes de denrées alimentaires, sans compter les 701 000 litres de carburant diesel qui devaient par la suite être transférés directement dans une canalisation à la station Eureka. Alors qu'il faisait route vers le nord, les conditions des glaces et la météo déjà difficiles, se sont dégradées. Sur le pont du *Des Groseilliers*, le Capitaine Sylvain Bertrand ne quittait pas son quart; il ajustait continuellement la position du navire par crainte de se faire prendre dans les glaces.

Le *Des Groseilliers* est finalement parvenu jusqu'au fjord d'Eureka, où des barges ont été utilisées pour décharger la cargaison. Le personnel a attendu que les vents diminuent avant de se risquer à exécuter l'opération délicate qui consistait à pomper l'approvisionnement en carburant diesel. Le *Des Groseilliers* s'est ensuite rapproché autant que possible de la côte, a jeté deux ancrs et s'est amarré à deux endroits sur la rive afin de stabiliser sa position pendant le raccordement de la canalisation d'approvisionnement. C'est à ce moment que le *Des Groseilliers* était le plus vulnérable, parce qu'il était retenu par des câbles à la rive et n'avait plus aucune possibilité de prendre des mesures d'évitement de la glace en mouvement. Le *NGCC Terry Fox* a été appelé en renfort pour bloquer les gros blocs de glace pendant que les barges des deux navires avaient pour mission de détourner les radeaux de glace en mouvement pour ne pas qu'ils soient portés sur la canalisation de carburant qui s'étirait du *Des Groseilliers* à la rive. C'est ainsi que l'opération s'est déroulée toute la nuit et la journée suivante pour l'équipage du *Des Groseilliers* et pour ses collègues du *Terry Fox*.



Le *NGCC Des Groseilliers*, un brise-glace moyen.

Photo : Ministère des Pêches et Océans

Opération Nanook 07

En août 2007, la Flotte a appuyé une manœuvre de souveraineté à grande échelle dans les eaux nordiques du Canada, aux alentours d'Iqaluit, le long de la côte de l'île de Baffin et dans le détroit d'Hudson. L'Opération Nanook 07 réunissait environ 600 membres des Forces canadiennes, de la GCC et de la GRC.

C'était l'occasion idéale d'observer les conditions de collaboration entre les partenaires civils et militaires, dans des circonstances de protection et de défense de la nation dans des régions éloignées. Les participants ont eu l'occasion de

s'entraîner aux communications dans le Nord entre les divers organismes et à convertir leurs connaissances et compétences théoriques, en une expérience profitable.

Outre les aspects de souveraineté de la manœuvre, l'Opération Nanook prévoyait un exercice d'entraînement environnemental dirigé par la GCC, ainsi qu'un exercice d'entraînement à la répression du trafic des drogues, organisé par la GRC.



NGCC Martha L. Black avec le NCSM Fredericton lors de l'Opération Nanook en août 2007

Photo : Région C&A



Le GCC Siyay, un aéroglisseur



Embarcation pneumatique à coque rigide



ÉVALUATION DU RENDEMENT



Qu'il s'agisse de prêter assistance à la Garde côtière canadienne, à Pêches et Océans Canada, aux autres ministères et organismes du gouvernement, ou de protéger les intérêts canadiens au sens plus large, l'objectif de la Flotte est d'assurer des services sûrs, sécuritaires, efficaces et efficients.

Alors que la Section 4 examinait les services par client, la Section 5 aborde la responsabilité et le rendement global de la Flotte, avec des mesures entérinées par le Conseil exécutif de la Flotte (ce conseil est l'autorité en matière de gestion et de gouvernance de la Flotte, composé des directeurs de l'Administration centrale, des directeurs régionaux, des services opérationnels de la Flotte, et dirigé par le directeur général de la Flotte).

Alors que de nouveaux facteurs d'évaluation sont élaborés, les mesures du rendement vont évoluer afin de faire en sorte que la Flotte dispose d'une information utile, opportune et précise pour la prise de décisions et la communication de nos activités aux Canadiens et aux Canadiennes.

5.1 RESPONSABILISATION

Responsable devant la haute direction :

La Flotte de la Garde côtière est gérée dans le cadre d'une structure nationale claire de reddition de comptes qui repose sur les principes d'ouverture, de transparence et de cohésion nationale. Le Conseil exécutif de la Flotte (CEF), un organisme national dirigé par le directeur général de la Flotte, est directement imputable aux chapitres de la promotion, de la cohésion nationale et de la conduite à suivre en matière de gestion de la flotte et de son personnel, pour tout ce qui a trait à la sûreté, à la sécurité, à la planification opérationnelle et des immobilisations notamment, à la gestion financière, au rendement et à l'exploitation des navires et des hélicoptères de la GCC. Le CEF se réunit régulièrement pour assurer une gestion globale efficace de la Flotte. Les directeurs

régionaux, Services opérationnels, qui exercent sous l'autorité de leurs commissaires adjoints respectifs et du Commissaire, sont responsables des opérations quotidiennes, de la livraison des programmes et de la gestion financière et opérationnelle qui y est reliée, à la sûreté, à la sécurité, et à la gestion et au leadership dans son ensemble, de la Flotte et de son personnel.

Responsable devant les clients du programme :

La Flotte est responsable devant ses clients de la fourniture continue de ses services principalement par la mise en œuvre et la livraison de son Plan d'exploitation de la Flotte. Plus généralement, toutefois, la responsabilisation relative à la direction générale de la Flotte est gouvernée par le Plan d'activités détaillé de la Garde côtière, sur trois ans - il couvre notamment la responsabilisation relative au dénouement d'initiatives spéciales conçues pour garantir l'exécution des priorités de la Garde côtière dans le cadre de ses efforts visant à renforcer ses services, soutenir son personnel et optimiser son efficacité.

Responsable devant les Canadiennes et les Canadiens, et devant son Plan d'activités :

Le tableau qui suit reflète les résultats des engagements 2007-2008 de la Flotte, dans le Plan d'activités 2007-2010 de la GCC. Il illustre ce qui a déjà été déclaré dans le rapport de fin d'année du Plan d'activités 2007-2008 :



Le projet ou les réalisations attendues ont été achevés conformément aux objectifs et/ou ont fait l'objet d'une décision ou d'une approbation avant le 30 avril 2008.



Le projet ou les réalisations attendues sont loin d'être achevés.



Le projet ou les réalisations attendues n'ont pas été achevés dans les limites de temps imparties, en raison de facteurs externes/ ou des progrès importants ont été enregistrés mais le projet ou les réalisations attendues n'étaient pas complètement achevés avant le 30 avril 2008.



Tableau 6 : Engagements 2007-2008 de la Flotte

Réalizations de 2007-2008	
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Soutien au Programme de Sûreté maritime du Canada	
Assurer une formation améliorée aux Équipes des enquêtes sur la Sûreté maritime (ÉESM) pour les employés concernés de la GCC.	➤ Achevé. ✓ Formation sur les Tactiques défensives améliorées ainsi que sur l'application de la loi, ceci incluait la GRC. Les cours ont eu lieu tel que prévu.
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Renouvellement de la Flotte	
Élaborer un nouveau modèle de facturation et de nouveaux indicateurs de rendement pour les clients internes, fondés sur le concept de préparation opérationnelle.	Afin de démontrer clairement l'ensemble des coûts liés à une Flotte capable de répondre aux besoins de la Garde côtière et aux priorités maritimes des autres ministères du gouvernement : ➤ Le programme de Préparation opérationnelle de la Flotte a été élaboré et approuvé par le Secrétariat du Conseil du Trésor; ➤ un Cadre financier de la Flotte et un modèle national d'établissement des coûts ont été mis en place; ➤ un groupe de travail dédié à l'Accord sur les niveaux de service (ANS) a été mis sur pied avec les clients du MPO sur les engagements de service, les indicateurs de rendement et le nouveau modèle de facturation; et ➤ l'échéancier relatif à la finalisation des ANS sera tributaire de l'accord de toutes les parties externes à la GCC.
Améliorer les règles d'affaires et de codification pour le Système d'information sur les activités de la Flotte (SIAF), afin de répondre aux exigences de la Flotte et des clients en matière d'information.	➤ Achevé. ✓
Définir les exigences relatives à l'État de préparation de la mission de la Flotte.	➤ Achevé. ✓
Élaborer un nouveau Processus de planification de la Flotte renforcé, intégré avec les Processus de planification des activités.	➤ Achevé. ✓
Publier un Rapport annuel de la Flotte pour l'exercice 2006-2007, qui détaille clairement une analyse quantitative et qualitative du rendement de la Flotte.	➤ Achevé. ✓ Publication annuelle.
Priorité du Plan d'activités de la GCC : Accent sur le personnel	
Initiative de progression de carrière pour le personnel navigant – créer une capacité et un programme	➤ Achevé. ✓ L'initiative a été élaborée et testée, mais laisse présager des problèmes de classification au cours de sa mise en œuvre.
Obtenir l'approbation du Conseil de gestion de la GCC en ce qui a trait aux organisations régionales normalisées (ORN) et à la stratégie de transition (tous les DG et AC sont responsables).	➤ Les ORN ont été approuvées. ➤ Des principes ont été établis, visant à orienter la transition de la GCC vers les ORN au fil du temps. ➤ Les prochaines étapes concernent des discussions avec les agents négociateurs et des activités de communication avec le personnel.
Élaborer des Modèles nationaux de description de travail (MNDT) pour les postes techniques et navigants.	➤ Les MNDT navigants ont été établis et soumis pour classification.
Élaborer des cadres stratégiques pour les négociations collectives avec les équipages de navires.	➤ Achevé. ✓ Négociations en cours

Pour connaître les engagements de la Flotte pour 2008-2009, veuillez consulter le Plan d'activités de la Garde côtière canadienne de 2008-2011, à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil>.

5.2 PRESTATION SÛRE ET SÉCURITAIRE

La flotte de la Garde côtière canadienne est un organisme qui s'est engagé à garantir la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement par la prestation de services de qualité à ses clients. La flotte est exploitée dans un environnement maritime comportant des risques significatifs pour son personnel, ses navires, ses aéroglisseurs, ses hélicoptères et autres navires opérant dans certaines des régions les plus isolées du monde, dans des conditions environnementales extrêmes.

La sécurité et la sûreté de notre personnel navigant, de nos employés surnuméraires, de notre personnel de soutien et de nos scientifiques sont impératives. La Flotte gère ces risques à travers son Système de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGSS). Vingt-cinq employés à plein temps travaillent au quotidien avec le personnel navigant et la direction de la Flotte à terre, à la promotion et à la mise en place d'une culture qui place la sécurité et la sûreté au premier plan. Ces employés s'efforcent de garantir une livraison sûre et sécuritaire des programmes de la Garde côtière, par la promotion d'une culture de sécurité et le biais d'un système rigoureux de vérifications effectuées à bord de tous les navires de la flotte, de suivi des résultats de ces vérifications et de rapports sur les incidents à bord des navires, outre l'élaboration de politiques d'atténuation du risque et de systèmes de procédures visant à protéger le personnel.



NGCC W. Jackman, navire de sauvetage SAR et un hélicoptère du MDN

Photo : HQ & NCC

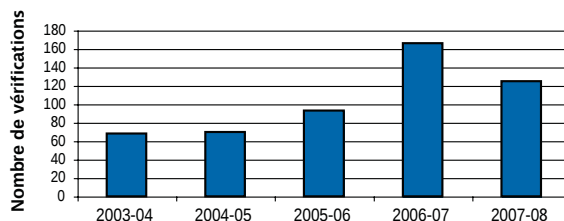
Le nombre de vérifications des navires de la flotte a augmenté considérablement depuis 2005, du fait que les navires de 15 à 125 tonnes de jauge brute ont été ajoutés au SGSS et qu'on a commencé à suivre les exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) pour les navires de plus de 100 tonnes de jauge brute. L'introduction initiale de ces navires s'est traduite par un grand nombre de vérifications en 2006-2007, du fait que chacun de ces bâtiments nécessitait tant un audit de pré-certification qu'un audit de certification.

La Sécurité et la sûreté de la Flotte assure le suivi de chaque incident signalé à bord d'un navire. Le nombre d'incidents signalés au sein de la Flotte a augmenté au cours de l'exercice 2007-2008. Cette progression peut être attribuée à l'introduction de navires de 15 à 125 tonnes de jauge brute. Au même titre que l'introduction initiale du SGSS à bord des navires de plus de 125 tonnes de jauge brute, la sensibilisation accrue du personnel navigant et la réalisation de l'importance de signaler tous les incidents ont entraîné la production de davantage de rapports sur les incidents et semblent avoir généré une augmentation du nombre d'événements dangereux. L'augmentation des conditions insatisfaisantes peut par ailleurs être attribuée à la sensibilisation accrue du personnel par rapport au signalement des incidents potentiels à titre préventif. De plus, les bris, signe du vieillissement de la flotte sont aussi inclus dans cette catégorie.

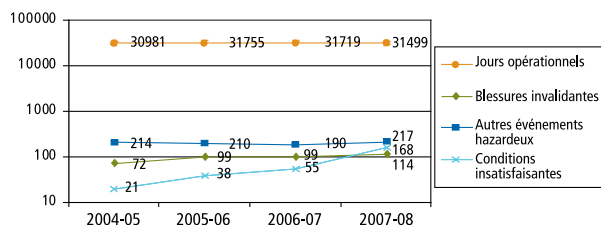
Un certain nombre d'initiatives sont en cours à travers le pays, visant à réduire les accidents et les blessures pour le personnel de la flotte et mieux protéger les employés. Voici certaines de ces initiatives :

- Un Programme national de protection respiratoire a été élaboré et déployé à l'ensemble de la Flotte en 2008. Ce programme, inspiré de la norme de la CSA, prévoit des mécanismes visant à réduire l'exposition aux contaminants grâce à des systèmes de ventilation, d'enceinte ou d'isolation améliorés, ou à leur substitution par un processus ou un matériau moins dangereux et à la fourniture d'un équipement

Graphique 8 : Nombre de vérifications du SGSS de 2003-2004 à 2007-2008



Graphique 9 : Tendence des incidents déclarés, 2004-2005 à 2007-2008 (# de jours opérationnels)



individuel de protection respiratoire, au besoin. Tous les employés de la Flotte se verront remettre un équipement de protection spécialisé et suivront une formation relative à l'identification des situations dans le cadre desquelles un équipement de protection est obligatoire, à la méthode appropriée pour l'utiliser en toute sécurité et à son entretien.

- L'équipe de Sécurité et de sûreté de la Flotte a collaboré avec le service de Sécurité et d'hygiène professionnelle du MPO en vue d'accroître la sensibilisation à des techniques de levage appropriées, de sorte à réduire le nombre de blessures dorsales au sein du personnel de la Flotte.
- Un sondage relatif au SGSS à l'intention de tous les employés de la Flotte (personnel navigant et à terre) a été préparé, visant à encourager les commentaires relatifs au SGSS.

- L'équipe de Sécurité et sûreté de la Flotte a travaillé en étroite collaboration avec les Services techniques intégrés afin de veiller à ce que les exigences de la Flotte soient satisfaites dans le cadre du Programme de protection contre les chutes instauré par la Garde côtière canadienne.
- Le Guide sur l'outillage de chargement fait actuellement l'objet d'une mise à jour de sorte à refléter les changements en matière de règlement qui sont apparus à l'issue de l'adoption en 2007 de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*.
- Un Profil d'équipage uniformisé a été élaboré, qui sera utilisé à bord de tous les navires de la flotte en vue de garantir la livraison sûre et sécuritaire de tous les programmes de la Garde côtière. L'alimentation de ce profil d'équipage devrait être achevée en 2008.

Chacune de ces initiatives a pour fin de générer une incidence positive sur la sécurité et la sûreté des employés de la Flotte.

À la lumière du rôle évolutif de la Garde côtière en termes d'appui à l'application de la loi, une nouvelle méthode de gestion du risque a été mise au point pour les opérations exceptionnelles d'arraisonnement. Le commandant du navire utilise des procédures récemment établies pour évaluer le risque et formuler une stratégie d'atténuation, destinée à réduire ou à éviter les dangers.

5.3 PRESTATION EFFICACE

L'efficacité est utilisée pour évaluer la mesure dans laquelle une organisation répond aux résultats qu'on attend d'elle.

La Flotte a développé diverses mesures visant à évaluer son efficacité; deux de ces mesures sont : le service livré comparé au service planifié, et les délais lors des opérations.

En comparant les services livrés aux services planifiés pour 2007-2008, on comprend mieux l'efficacité du service livré.

L'Acadien II – une tragédie

La Flotte utilise des brise-glaces et des hélicoptères pour appuyer et surveiller la chasse aux phoques qui se déroule tous les ans, au large de la côte Est du Canada, ainsi que dans le cadre de services de recherche et sauvetage lorsque le besoin se présente. Cette activité comporte des risques. Au cours des journées des 28 et 29 mars 2008, *L'Acadien II*, un bateau de pêche, est tombé en panne dans les glaces. Malheureusement, alors qu'il se faisait remorquer par le brise-glace *NGCC Sir William Alexander*, le chalutier a chaviré et trois membres de l'équipage de *L'Acadien II* ont perdu la vie tandis qu'un quatrième manque toujours à l'appel. La GCC a lancé une enquête indépendante majeure sous la direction du contre-amiral à la retraite, Roger Girouard. Par ailleurs, la GCC a activement appuyé l'enquête effectuée par le Bureau de la sécurité des transports et une enquête indépendante de la GRC. La GCC dressera et mettra en œuvre un Plan d'action détaillé visant à prévenir les incidents de cette nature à l'avenir. Des mesures temporaires sont d'ores et déjà en place.

Lorsque les valeurs dépassent 100 %, cela signifie que les demandes pour ce service étaient en réalité plus élevées, de sorte que davantage de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux planifiés. Lorsque les valeurs sont inférieures à 100 %, moins de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux qui avaient été planifiés. La marge de tolérance normale est de plus ou moins 10 %, compte tenu de la fluidité des opérations, de l'environnement et du programme.



Une journée dans la vie d'une Ingénieure maritime

Après une année d'études à l'Université Dalhousie, Julia Murphy s'interrogeait toujours sur son avenir jusqu'à ce qu'elle apprenne que le Collège de la Garde côtière canadienne recrutait des étudiants; elle a déposé sa candidature pour entrer dans le programme d'ingénierie. Ce fut le mariage parfait. Elle est désormais l'une des rares femmes ingénieures au Canada dotées d'un Certificat de compétence de première classe en ingénierie maritime.

Julia a obtenu un diplôme en Ingénierie maritime et un B. Tech. en sciences nautiques. Elle a ensuite travaillé pendant six ans à Dartmouth, dans la région des Maritimes. Elle a passé sa première année à bord du *NGCC Provo Wallis*, un petit navire baliseur. Au cours de sa deuxième année, elle est passée du *NGCC Edward Cornwallis* au *NGCC Terry Fox*, avant d'intégrer pour quatre ans l'équipage du *NGCC Sir William Alexander*. En avril 2008, elle est revenue à bord du *NGCC Cornwallis* à titre d'ingénieure principale, et a depuis lors accepté une affectation à l'Administration centrale où elle mettra en œuvre un nouveau plan de gestion de l'entretien pour les navires à travers le pays.



L'ingénieure maritime
Julia Murphy

Au poste d'ingénieure principale à bord du navire, sa journée démarrait à 6 heures du matin, lorsqu'elle se réunissait avec le mécanicien chef de quart et le personnel du génie pour aborder et planifier les activités de la journée. Lorsque des priorités plus importantes se présentent, les ingénieurs ajustent leurs routines. Comme le dit très bien Julia Murphy, « il y a le plan, puis il y a ce qui se produit. »

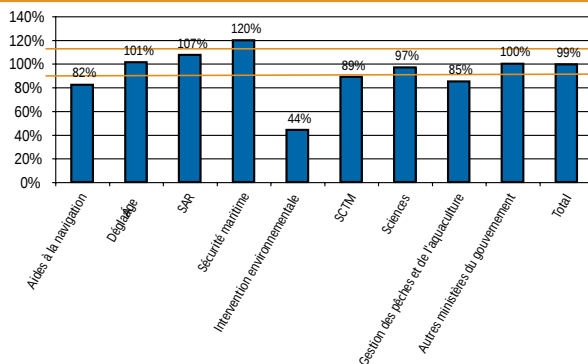
Mme Murphy apprécie particulièrement le fait que son travail varie d'un jour à l'autre et présente toujours un certain degré de difficulté. Parce qu'un grand nombre de mécanismes doivent être inspectés tous les cinq ans, elle a la chance, dit-elle, « de travailler sur des éléments qu'elle n'a jamais vus démantelés auparavant ». Travailler avec les autres à la solution de problèmes de sorte à ce que le navire puisse poursuivre son programme, est véritablement gratifiant pour elle.

Julia Murphy n'a aucun problème avec le fait que 9 fois sur 10, elle est la seule femme dans la salle des machines. Elle estime que la Garde côtière ne manque pas d'occasions de s'épanouir, « les gars sont toujours prêts à aider, et c'est auprès d'eux que j'apprends le plus – bien plus que dans les manuels – mes meilleures ressources, ce sont les autres ».

Comme illustré dans le Graphique 10, on constate une moyenne globale de 99 % en matière de livraison de services quoique l'on reconnaît des variations significatives selon les clients. Les services de déglacage, de SAR, des Sciences et de d'AM se situaient tous dans la marge de tolérance de 10 %. Lorsqu'un service s'inscrivait en-dessous ou au-dessus de la zone de tolérance, les causes en sont expliquées en Section 4.

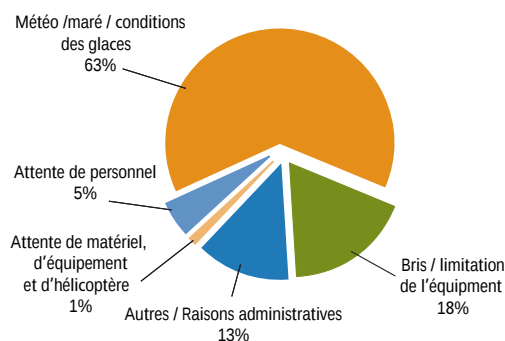
Un autre moyen permettant d'évaluer l'efficacité de la flotte consiste à mesurer les délais lors des opérations, concernant des navires disponibles mais retardés pour des raisons comme les conditions météorologiques, l'attente d'équipements, de personnel et d'hélicoptère, le bris d'équipements, des raisons administratives, etc.

Graphique 10: Services livrés comparés à ceux planifiés par client de la Flotte 2007-2008 (%)



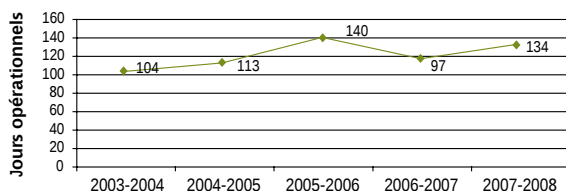
En 2007-2008, on a perdu 820 jours à cause de délais. La plupart des délais ont été causés par des facteurs incontrôlables tels la météo, l'attente de la marée, et des conditions de glaces difficiles (63%). Les bris d'équipements ont causés 18% des délais et les autres 19% ont été causés par l'attente du matériel et de l'équipement et autres raisons.

Graphique 11 : Raisons des délais opérationnels, 2007-2008 (%)



Depuis 2003-2004, les bris d'équipements de la GCC ont augmentés de 28.85% et ceci est un reflet du vieillissement de la flotte (Graphique 12). Les bris majeurs de certains navires, tel le NGCC W.E. Ricker en 2005-2006 causent de grandes variations annuelles de cette statistique.

Graphique 12 : Délais causés par les bris d'équipements de la GCC, 2007-2008



5.4 PRESTATION EFFICIENTE

Pour mesurer l'efficacité de la Flotte, des mesures de rendement ont été élaborées et deux d'entre elles sont présentées ci-après : disponibilité et multitâche des navires.

Un navire est disponible lorsqu'il est prêt à être affecté sur une mission ou un client; il est non disponible lorsqu'il est en hivernage, en mise en rade ou en entretien prolongé, planifié ou non planifié. Les navires en hivernage ne sont pas disponibles pour les clients, en raison, principalement, de la nature saisonnière du programme; ce qui ne signifie pas pour autant que la Flotte de la GCC empêche l'accès du client au navire mais c'est le reflet des opérations dans un climat nordique. Dans le même ordre d'idée, les opérations d'entretien, planifiées ou non planifiées, sont organisées en fonction des besoins des clients et confortent ces derniers quant aux efforts entrepris par la GCC pour entretenir sa flotte, compte tenu des exigences concurrentes auxquelles elle doit répondre avec un nombre limité de ressources.



Marlène Charbonneau, matelot de 1^{re} classe au travail

Photo : S. Julien, Pêches et Océans Canada

Tableau 7 : État opérationnel des navires, 2007-2008 (%)

Disponible				Non disponible					Total
Assigné aux clients	Non assigné	Entretien planifié	Sous-total	Hivernage/ mise en rade	Entretien planifié	Entretien non planifié	Autre	Sous-total	
67 %	1 %	0 %	68 %	19 %	9 %	3 %	2 %	32 %	100 %

Tout comme l'année passée, en 2007-2008, lorsqu'ils étaient disponibles, les navires étaient principalement assignés aux clients (67 %) et rarement sans affectation (1 %). Lorsqu'ils n'étaient pas disponibles, ils étaient en majeure partie en mise en rade ou en hivernage (19 %), subissaient des opérations d'entretien planifiées (9 %), ou en panne/retenus pour entretien non planifié (3 %). En dépit d'une indisponibilité supérieure aux prévisions, le plan dans son ensemble a été efficacement respecté au niveau de tous les programmes et de tous les clients.

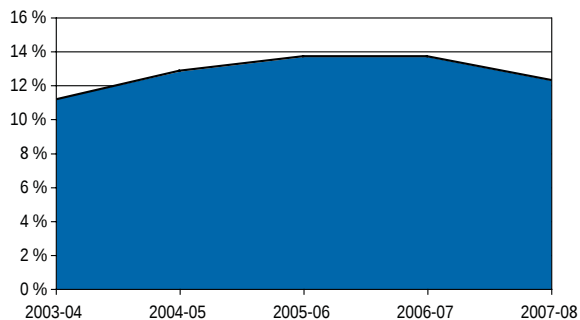
La seconde mesure relative de l'efficacité est le multitâche, à savoir lorsqu'un navire assume simultanément deux tâches ou davantage. Les brise-glaces, par exemple, peuvent assurer un certain nombre d'autres services. Il pourra s'agir d'une couverture SAR, de fonctions d'observation, de prise de notes et de signalisation, de prêter assistance dans des activités de Sécurité maritime, ou de surveillance et d'intervention sur les incidents de pollution. Ainsi, avec un navire, dans les limites imparties en matière de géographie, de temps, de disponibilité et de capacité, il est fréquemment possible de mener plusieurs missions de front.

En 2007-2008, les plans prévoyaient 7,2 % de journées consacrées au multitâche, alors que finalement ce sont 12,3 % de ces journées qui ont impliqué du multitâche. Ce chiffre s'explique en grande partie par l'incidence des conditions des glaces lors de la chasse aux phoques, alors que les opérations de nombre des navires ne prévoyaient qu'un programme. Des plateformes ont finalement dû être redirigées vers des opérations d'escorte de plus de 300 navires au large de la côte Nord-est de Terre-Neuve.

La tendance du multitâche s'est affichée à la hausse jusqu'en 2006-2007, pour repartir à la baisse en 2007-2008. Cette situation peut être attribuée aux assignations dédiées du NGCC *Amundsen* (à la recherche dans le cadre de

l'Année polaire internationale) et du NGCC *Louis S. St-Laurent* (à l'UNCLOS et à l'API), qui ne pouvaient pas assurer de services multitâches, et aux opérations d'entretien non planifiées sur le NGCC *Limnos*, qui a été remplacé par le NGCC *Griffon*, ce qui a réduit le temps consacré par les deux navires au multitâche.

Graphique 13 : Tendance du multitâche, de 2003-2004 à 2007-2008 (%)



NGCC *Provo Wallis*, navire multitâche à autonomie moyenne
Photo : Région PA

5.5 RESSOURCES FINANCIÈRES

D'importants financements dans la Garde côtière, ces dernières années, ont permis à cette dernière de maintenir la qualité de ses services aux Canadiens et aux Canadiennes, et de faire d'importants réinvestissements dans ses actifs. Ceci, afin que la GCC puisse répondre à la demande croissante à l'encontre de ses services, du fait que la flotte est de plus en plus sollicitée pour intervenir sur des situations en dehors des programmes planifiés. Comme tel est le cas pour tous les organismes dignes de ce nom, l'augmentation des coûts a eu une incidence significative sur la capacité de la Flotte à répondre aux attentes de ses clients.

Au cours de l'exercice 2007-2008, la Flotte a consommé environ 63 millions de litres de carburant diesel. C'est là le reflet de sa programmation accrue en Arctique (API et UNCLOS) et des conditions de glaces plus sévères qu'à l'habitude. À titre de référence, la Flotte a consommé, en moyenne, environ 57 millions de litres de carburant annuellement, entre 2003-2004 et 2006-2007. Cette hausse par rapport à la moyenne historique, alliée à des prix de carburant à des cours record, a entraîné d'énormes pressions financières sur la Flotte en particulier, et sur la GCC dans son ensemble. En 2007-2008, la Flotte avait anticipé un coût moyen du litre de carburant de 73¢, alors que le coût réel s'affichait aux alentours de 83¢. D'où des dépenses en carburant plus élevées que prévues pour la Flotte, assorties de sa capacité restreinte à se ravitailler en combustible à la fin de l'année, compte tenu des contraintes budgétaires.

Les effets de l'augmentation des coûts du combustible...

Une augmentation de 0,01 \$ par litre de combustible = 630 000 \$ par an pour la Flotte

Les concepts de base sous-jacents au processus de planification financière de la GCC sont la préparation opérationnelle et la planification intégrée, notamment un modèle national plus précis et raffiné d'établissement des coûts.

L'État de préparation opérationnelle de la Flotte de la GCC (désormais un programme distinct au sein de l'Architecture des activités de programme de la GCC, approuvé par le Secrétariat du Conseil du Trésor) a permis à la Flotte d'évoluer d'une approche de planification étroite et à court terme, tributaire des besoins des clients et d'un modèle de financement fondé sur les allocations, vers une méthode de planification plus holistique et plus intégrée, qui reflète la position de la Garde côtière à titre de flotte civile du gouvernement du Canada, qui se doit d'être prête à intervenir en cas de besoin. Un Cadre financier de la Flotte intégralement revisité et un nouveau processus de budgétisation ont été instaurés en 2007-2008, et assortis de nombreuses transformations radicales :

- Le Cadre financier de la Flotte reflète le profil plus élargi des priorités du gouvernement du Canada et de la GCC, ainsi que celles des clients de la Flotte. La transparence et les relations avec les clients s'enrichissent grâce à des accords de services avec ces derniers qui assurent, en outre, un rendement financier et une livraison de programme bien encadrés et faisant l'objet d'un suivi régulier.
- La Politique de gestion du combustible de la Flotte s'est dotée de dispositifs de prévisions des besoins en combustible et d'outils, tels que les rapports élaborés de contrôle des inventaires de combustible, afin d'aider la direction de la Flotte et de la GCC à prendre des décisions financières éclairées en matière d'utilisation du combustible.
- La planification intégrée signifie que les clients, soient-ils d'envergure locale ou nationale, sont inclus dans le processus de planification de la Flotte et ainsi, plus à même de planifier leurs résultats et budgets de programme pour les services qui leurs sont assurés. Elle signifie par ailleurs que les besoins d'entretien liés à une flotte vieillissante sont programmés selon une méthode plus rigoureuse.

Le Tableau 8 présente le budget d'exploitation de ces programmes assurés pour la GCC, aux niveaux de référence financiers de la Garde côtière (notamment les budgets de gestion des programmes Sciences et Pêches et aquaculture pour l'utilisation des navires), mais n'indique pas les appuis supplémentaires assurés à certains

ministères et qui sont financés dans le cadre d'ententes séparées. (Le tableau ci-dessous n'indique pas les fonds pour les dépenses en capital consacrées au radoub ou au remplacement des actifs de la Flotte).

Tableau 8 : Budget national de la Flotte, 2007-2008 (000\$)

	Salaires	E&M	Combustible	Sous-total	Dépenses en capital secondaire	Total
Flotte	143 415	30 243	43 147	216 805	151	216 956
Hélicoptères	¹	11 818	²	11 818	-	11 818
Sous-total	143 415	42 061	43 1472	228 623	151	228 774
Terre	17 795	6 874		24 669	1 046	25 715
Total	161 210	48 935	43 147	253 292	1 197	254 489

¹ Enregistré dans le budget d'E&M

² Enregistré dans le budget d'E&M



Trois bateaux de sauvetage SAR, *Cape McKay*, *Cape Mudge* et *Cape Farewell*

Photo : Région PA



La Garde côtière canadienne est une institution nationale qui fournit des programmes et des services maritimes importants aux Canadiens. Sa flotte incarne l'omniprésence du Canada, le long du littoral le plus long du monde, du plus vaste réseau d'eau douce et des plus longues voies navigables intérieures du monde. Le dévouement et le professionnalisme de ses employés, qui ont à cœur leur métier et vivent selon la devise *Sécurité d'abord, Service constant*, sont la force motrice de la Flotte.

Les défis qui nous attendent au cours des prochaines années seront les suivants :

- Satisfaire à des demandes de service croissantes et évolutives;
- Attirer et retenir le personnel le plus qualifié; et
- Gérer efficacement notre flotte vieillissante et encadrer la construction de nouveaux navires.

Au cours de l'exercice 2007-2008, la Flotte a poursuivi ses efforts visant à améliorer ses processus de planification et de budgétisation,

dans le contexte de son cadre de préparation opérationnelle. Nous sommes désormais mieux préparés à satisfaire les besoins présents et à venir, qu'un environnement plus complexe et changeant nous présente.

La Flotte est fière de faire partie d'une institution nationale comme la GCC, et nous avons hâte de répondre, voire de dépasser les besoins et attentes des clients pour l'année à venir. Nous avons conscience que notre rôle, en tant que fournisseur de services maritimes civils du Canada, n'a jamais été aussi important, pour ne pas dire exigeant. Nous aimerions souligner une fois de plus l'importance de nos employés, tant à terre qu'en mer, qui se dévouent au service de nos clients et des Canadiens et des Canadiennes.

Si vous avez des commentaires ou des observations concernant cette publication, vous êtes invités à prendre contact avec l'une des personnes dont les noms figurent dans la Section 7.

Vos suggestions sont les bienvenues.



NGCC Cape Roger, patrouilleur hauturier

Photo : Région T.-N.-L.



Coucher du soleil sur l'Arctique

Photo : Région T.-N.-L.



LISTE DES PERSONNES RESSOURCES



Représentants de l'Administration centrale

Gary B. Sidock

Directeur général de la Flotte
613-998-8348

Ron Miller

Directeur, Soutien opérationnel
613-990-9640

Miriam Van Roosmalen

Directrice, Activités opérationnelles de la Flotte
613-991-4844

Jean Bélanger

Directeur par intérim,
Sécurité et sûreté de la Flotte
613-993-1932

Steve Peck

Directeur, Personnel maritime
613-998-6563

Michèle Le Blanc

Directrice, Planification stratégique de la Flotte
613-949-9125

Directeurs régionaux, Services opérationnels de la Flotte

Stephen Decker

Directeur régional par intérim,
Services opérationnels
COR, région de Terre-Neuve-et-Labrador
709-772-5202

Anne Miller

Directrice régionale,
Services opérationnels
COR, région des Maritimes
902-426-6030

Claude Langis

Directeur régional,
Services opérationnels
COR, région de Québec
418-648-7290

Brian LeBlanc

Directeur régional,
Services opérationnels
COR, région du Centre et de l'Arctique
800-265-0237

David Snider

Directeur régional,
Services opérationnels
COR, région du Pacifique
250-413-2800