



Pêches et Océans  
Canada

Fisheries and Oceans  
Canada

Garde côtière  
canadienne

Canadian  
Coast Guard

# Garde côtière canadienne 2010-2011 RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE



Un passé honorable, un avenir engagé  
An honoured past, a committed future



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

Canada 

En couverture : Le *NGCC Cape Ann*, bateau de SAR s'adonnant à la formation au large de Tofino (C.-B.)  
Photo : David Ashurst

## PUBLIÉ PAR :

Garde côtière canadienne  
Pêches et Océans Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6

*Rapport annuel de la Flotte 2010-2011*

À consulter sur le site Internet de la Garde côtière canadienne (<http://www.ccg-gcc.gc.ca>).

Also available in English under the title: *Canadian Coast Guard 2010-2011 FLEET ANNUAL REPORT*.

N° de catalogue Fs151-11/2011  
N° de catalogue Fs151-11/2011F-PDF  
1915-4305

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2011

Imprimé sur du papier recyclé

# Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne.....</b> | <b>1</b>  |
| <b>1 Ce que la Flotte fait tous les jours .....</b>                                  | <b>3</b>  |
| Mandat et gouvernance.....   | 3         |
| <b>2 Opérations de la Flotte et exécution de programmes en mer .....</b>             | <b>5</b>  |
| Exécution de programmes.....   | 5         |
| Rendement de la Flotte .....   | 9         |
| <b>3 Ressources humaines de la Flotte .....</b>                                      | <b>26</b> |
| Personnel navigant.....  | 26        |
| Sécurité et sûreté de la Flotte .....  | 29        |
| Équité en matière d'emploi au sein de la Flotte .....                                | 30        |
| <b>4 Cadre financier de la Flotte .....</b>  | <b>32</b> |
| Budget théorique.....  | 32        |
| Plan relatif à la capacité financière de la Flotte.....                              | 33        |
| Plan intégré des opérations de la Flotte .....                                       | 33        |
| <b>5 Renouvellement de la flotte.....</b>  | <b>35</b> |
| Nos biens .....  | 35        |
| <b>6 Prochaines étapes.....</b>  | <b>39</b> |
| Systèmes d'information sur la Flotte.....  | 39        |
| Entente sur les niveaux de service entre la Flotte et les Services maritimes .....   | 40        |
| Stratégie pour le Nord.....  | 40        |
| <b>7 Personnes-ressources de la Direction générale.....</b>                          | <b>43</b> |



**Liste des figures**

|          |  |    |
|----------|--|----|
| Figure 1 | La Flotte comme facilitateur .....                                 | 4  |
| Figure 2 | Répartition des navires par région (en date du 31 mars 2011) ..... | 35 |

**Liste des tableaux**

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| Tableau 1 | Activités destinées à Écosystèmes et gestion des pêches, 2010-2011 .....                                | 18 |
| Tableau 2 | Activités destinées au programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, 2010-2011 .....       | 20 |
| Tableau 3 | Répartition du personnel navigant, par région et par type d'emploi, le 1 <sup>er</sup> avril 2010 ..... | 26 |
| Tableau 4 | Répartition du personnel navigant, par région et par âge, le 1 <sup>er</sup> avril 2010 .....           | 28 |
| Tableau 5 | Données démographiques sur le personnel navigant, le 1 <sup>er</sup> avril 2010 .....                   | 31 |
| Tableau 6 | Budget théorique, opérations de navires, 2010-2011 .....  | 33 |

**Liste des graphiques**

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| Graphique 1  | Répartition des clients de la Flotte, 2010-2011 .....   | 6  |
| Graphique 2  | Services livrés par rapport aux services prévus, par client de la Flotte, 2010-2011 .....               | 7  |
| Graphique 3  | Temps de service perdu en raison de retards, 2006-2007 à 2010-2011 .....                                | 8  |
| Graphique 4  | Utilisation des navires par l'état opérationnel, 2010-2011 .....  | 8  |
| Graphique 5  | Durée de non disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et de radoub, 2006-2007 ..... | 9  |
| Graphique 6  | Service au programme Recherche et sauvetage par région, 2006-2007 à 2010-2011 .....                     | 10 |
| Graphique 7  | Service au programme Recherche et sauvetage par activité, 2010-2011 .....                               | 11 |
| Graphique 8  | Services au programme Intervention environnementale, 2006-2007 à 2010-2011 .....                        | 12 |
| Graphique 9  | Services au programme Services de communication et de trafic maritimes, 2006-2007 à 2010-2011 .....     | 12 |
| Graphique 10 | Services au programme Aides à la navigation, 2006-2007 à 2010-2011 .....                                | 13 |
| Graphique 11 | Services aux opérations de déglacement dans le sud et dans l'Arctique, 2006-2007 à 2010-2011 .....      | 15 |
| Graphique 12 | Service au programme Sciences des écosystèmes et des océans, 2006-2007 à 2010-2011 .....                | 16 |
| Graphique 13 | Service au programme Sciences des écosystèmes et des océans par activité, 2010-2011 .....               | 17 |
| Graphique 14 | Service au programme Écosystèmes et gestion des pêches, 2006-2007 à 2010-2011 .....                     | 18 |
| Graphique 15 | Services rendus aux Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, 2006-2007 à 2010-2011 .....            | 19 |
| Graphique 16 | Service aux autres ministères et organismes gouvernementaux, 2006-2007 à 2010-2011 .....                | 20 |
| Graphique 17 | Tendance des incidents déclarés, 2006-2007 à 2010-2011 .....  | 30 |



# Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne

Permettez-moi, à l'aube de ce cinquantième anniversaire de la Garde côtière canadienne, de vous présenter avec fierté le rapport annuel de la Flotte. Ce cinquième rapport annuel, qui couvre la période du 1<sup>er</sup> avril 2010 au 31 mars 2011, représente pour nous une nouvelle occasion de réaffirmer aux Canadiennes et aux Canadiens, à nos clients, à nos employés et à toutes les parties prenantes notre mission première qui consiste à favoriser les priorités du gouvernement et à contribuer à la prospérité économique, ainsi qu'à la sécurité, à l'accessibilité et à la protection des eaux canadiennes.

Nul n'est besoin de se rappeler que le Canada est une nation côtière qui possède le plus long littoral au monde et constitue le plus grand archipel mondial, dont le réseau hydrographique intérieur comprend la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs, le lac Winnipeg et le fleuve Mackenzie. Je fais référence notamment aux défis liés à des besoins pressants en matière de sécurité le long de cette immense frontière, et aux défis que constitue la livraison des services de recherche et de sauvetage, des services de déglacage et des services d'intervention environnementale dans des conditions climatiques trop souvent rigoureuses. Il faut ajouter à ces défis l'augmentation du trafic maritime en Arctique qui découle du changement climatique et l'exploitation accrue des ressources naturelles.

Mais, le professionnalisme, l'excellence et le dévouement de nos employés ont permis à la Flotte, au cours de cette année financière 2010-2011, de continuer à faire face à ces défis tout en étant une organisation apprenante, capable d'une grande souplesse, exploitée dans un environnement dynamique et au service d'une clientèle très variée.



Mario Pelletier  
Directeur général de la Flotte  
Garde côtière canadienne

Photo : I. Roberts

En tant que mécanisme d'exécution du mandat de la Garde côtière et du gouvernement canadien en mer, les activités de la Flotte sont entièrement axées sur la clientèle et découlent directement des exigences de cette clientèle. C'est la raison pour laquelle nous consacrons une grande partie de ce rapport à démontrer l'amélioration de nos capacités et l'optimisation que nous faisons de nos ressources. Ainsi, en 2010-2011, 69,1 %, du service livré par la Flotte était destiné aux programmes de la Garde côtière. Cela représente une hausse de plus de 3 points de pourcentage par rapport au niveau de 2009-2010. Enfin, on remarque que dans l'ensemble, la Flotte a fourni 95 % du temps prévu au départ dans son Plan intégré des opérations.



Aussi, que ce soit en fournissant de l'escorte aux navires commerciaux dans la glace afin d'assurer l'accès aux collectivités nordiques ou en assurant la livraison de nourriture, de marchandises et de carburant aux sites éloignés, ou même en appuyant la prestation de service de recherche et de sauvetage, la Flotte a contribué aux quatre secteurs prioritaires circonscrits par la Stratégie pour le Nord à savoir l'exercice de notre souveraineté dans l'Arctique, la promotion du développement économique et social, la protection du patrimoine environnemental du Nord ainsi que l'amélioration et le développement de la gouvernance nordique.

La Garde côtière canadienne a réalisé des progrès importants dans un certain nombre de domaines au cours de l'année écoulée, mais il reste encore beaucoup à faire. Aujourd'hui plus que jamais, nous sommes déterminés à veiller à ce que

les employés de la Flotte bénéficient des ressources, du matériel, du perfectionnement professionnel et des capacités dont ils ont besoin de sorte à continuer à servir les Canadiennes et les Canadiens.

J'espère que cette édition de notre Rapport annuel de la Flotte se révélera un compte rendu édifiant de nos activités au cours de l'année 2010-2011.

*Sécurité d'abord, Service constant,*

original signé par

Mario Pelletier  
Directeur générale de la Flotte  
Garde côtière canadienne

# 1 Ce que la Flotte fait tous les jours

Grâce au service qu'elle procure à l'industrie de la pêche commerciale, du transport maritime, de la navigation commerciale et touristique ainsi qu'aux plaisanciers, la Flotte de la Garde côtière canadienne composée de bateaux rouges et blancs, d'hélicoptères et d'aérogilisseurs est un symbole emblématique de la sécurité maritime et de la souveraineté des eaux canadiennes. La Garde côtière est prête à desservir, 24 heures sur 24, 365 jours par année, les trois océans du Canada, la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et d'autres voies navigables intérieures du Canada, et ce, dans des conditions météorologiques pénibles.

Au cours d'une journée normale, la flotte assure une prestation des services au nom de la Garde côtière et de nombreux autres ministères et organismes gouvernementaux.

Au cours d'une journée typique, les navires et les équipages de la Flotte :

- sauvent dix vies;
- prêtent main-forte à 58 personnes dans 26 situations de recherche et de sauvetage;

- entretiennent 55 aides à la navigation;
- gèrent 2 325 déplacements de navire de commerce;
- escortent quatre navires de commerce pendant la saison des glaces;
- effectuent onze patrouilles de pêche;
- contribuent à trois missions hydrographiques;
- contribuent à huit relevés scientifiques;
- interviennent dans trois incidents de pollution déclarés; et
- sondent cinq kilomètres de fond de chenal maritime.

## MANDAT ET GOUVERNANCE

Le Canada est une nation maritime dont la prospérité économique repose fortement sur le transport maritime et les industries fondées sur les ressources. Il possède le plus long littoral au monde. Ses océans et voies navigables intérieures, dont l'Arctique, la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs ainsi que les fleuves Saguenay et Mackenzie, sont cruciaux pour le transport de ses marchandises.



Officiers de SAR dans une embarcation rapide de sauvetage

La *Loi constitutionnelle de 1867*, par. 91 (9, 10) confère au gouvernement fédéral la compétence exclusive sur les questions liées à la navigation, aux aides à la navigation (telles que les balises, les bouées et les phares) et à la navigation commerciale sur les océans et les voies navigables intérieures du pays.

Dans le cadre de l'architecture des activités de programme de Pêches et Océans Canada (MPO), la Direction de la flotte relève de l'activité de programme État de préparation opérationnelle de la Flotte. En tant que programme le plus imposant, l'État de préparation opérationnelle de la Flotte est divisé en trois sous-programmes : Capacité opérationnelle de la flotte, Entretien de la flotte et Acquisitions de la flotte. Les responsabilités et le mandat de la Flotte sont dirigés par le sous-programme Capacité opérationnelle de la flotte.

La Flotte elle-même n'est pas l'autorité gouvernementale en matière de programmes en mer. Elle sert plutôt de mécanisme d'exécution du mandat de la Garde côtière et du gouvernement canadien en mer. Ses activités sont donc entièrement axées sur la clientèle et découlent directement des exigences de cette clientèle.

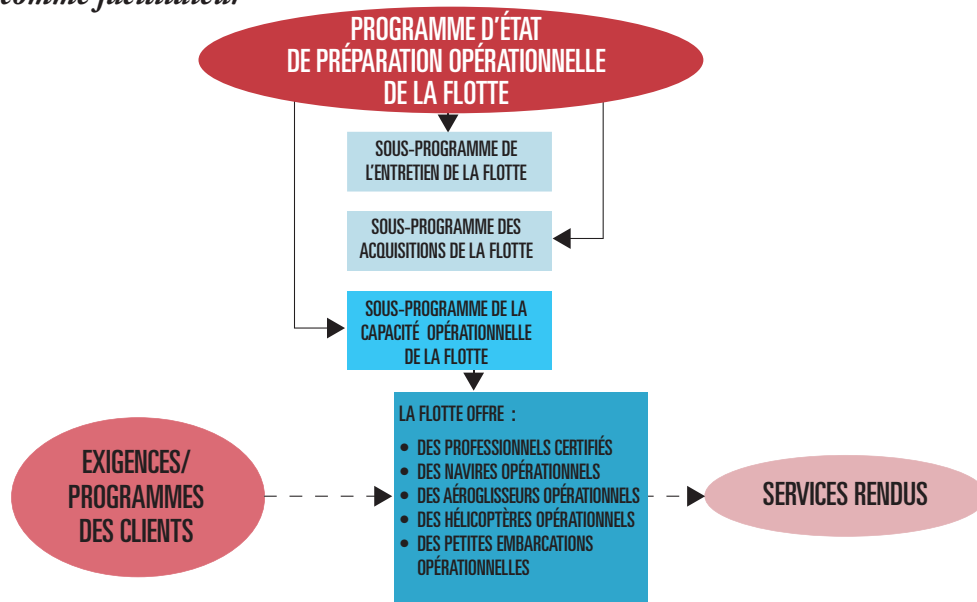
Les principales responsabilités de la Flotte sont les suivantes :

- coordonner et surveiller la prestation de services nationale de la Flotte ainsi que son budget et en faire rapport;
- définir la mission et les exigences opérationnelles des navires actuels et futurs et établir les directives, les politiques et les activités connexes pour appuyer les activités de la Flotte, y compris la surveillance;
- vérifier les navires, établir les politiques, assurer une amélioration continue, surveiller le rendement et gérer le Système de gestion de la sécurité et sûreté de la Flotte; et
- assurer la planification des ressources humaines et le perfectionnement professionnel pour le personnel navigant, la certification, le recrutement, le maintien des effectifs, la négociation collective et les questions liées au syndicat et à la gestion des ressources humaines opérationnelles.

La figure 1 illustre comment la Flotte sert de mécanisme d'exécution des programmes de ses clients.

**Figure 1**

*La Flotte comme facilitateur*





## 2 Opérations de la Flotte et exécution de programmes en mer

Les clients de la Flotte englobent les programmes opérationnels de la Garde côtière, lesquels sont élaborés et dirigés par la Direction des services maritimes. Ces programmes sont : Recherche et sauvetage, Intervention environnementale, Services de communication et de trafic maritimes, Aides à la navigation, Services de déglacement, et la Gestion des voies navigables.

La Flotte appuie également ses clients du ministère des Pêches et Océans Canada (MPO), à savoir Écosystèmes et gestion des pêches et, de manière plus spécifique, les secteurs Gestion des pêches et Conservation et protection ainsi que Sciences des écosystèmes et des océans (anciennement appelé Programme Sciences du Ministère des pêches et des océans - la recherche en mer).

Enfin, en tant que seule flotte civile du gouvernement fédéral, les navires de la Garde côtière offrent un soutien en mer lié aux mandats des autres ministères et organismes gouvernementaux. Parmi ces organismes, on compte la Gendarmerie royale du Canada, le ministère de la Défense nationale, Sécurité publique Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et bien d'autres.

### EXÉCUTION DE PROGRAMMES

Chaque année, beaucoup d'efforts sont mis dans la création d'un Plan intégré des opérations de la Flotte. Le plan constitue le noyau des activités de la Flotte et de l'exécution des programmes en mer. Il exige la consultation des clients de la Flotte,



Employés de la GCC au travail sur un navire hauturier de recherches halieutiques

internes comme externes, afin d'établir la demande à l'égard des navires de la Flotte ainsi que le soutien des hélicoptères dans l'exécution de programmes en mer. Selon les ressources disponibles et les exigences des clients, un calendrier des jours opérationnels prévus<sup>1</sup> est attribué à chaque client et est convenu par les deux parties.

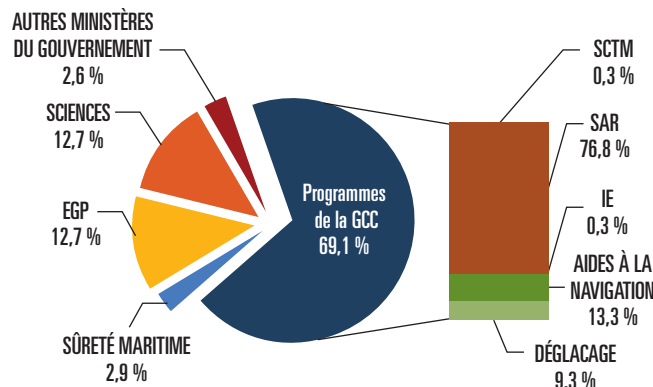
Le graphique 1 illustre la répartition des clients de la Flotte pour l'exercice 2010-2011. On y voit que l'essentiel du service de la Flotte est destiné aux programmes de la Garde côtière. Au taux de 69,1 %, cela représente une hausse de plus de trois points de pourcentage en 2009-2010. Recherche et sauvetage (SAR) a bénéficié de la grande partie du service. Les autres programmes de la Garde côtière en bénéficiaire sont : Intervention environnementale (IE), Services de communication et de trafic maritimes (SCTM), Aides à la navigation et Services de déglacement. En 2010-2011, la Flotte s'est occupée un peu moins des programmes du MPO administrés par les secteurs Sciences des écosystèmes et des océans (Sciences) ainsi qu'Écosystèmes et gestion des pêches (EGP), dont la part de chacun a été de 12,7 % comparativement à 13 % pour le



NGCC Cap Breton, bateau de SAR  
Photo : S. Boniecki

## Graphique 1

*Répartition des clients de la Flotte, 2010-2011  
(% du nombre total de jours opérationnels)*



premier et à 13,4 % pour le deuxième au cours de l'année précédente. Enfin, les autres ressources de la Flotte ont été attribuées à d'autres ministères et organismes gouvernementaux (AM) et aux Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, dont le taux est de 2,6 % et de 2,9 % respectivement, ce qui représente également une réduction par rapport à 2009-2010.

## Exécution efficace

L'efficacité est un concept utilisé pour évaluer la mesure dans laquelle une organisation atteint les résultats escomptés. La Flotte a mis au point diverses mesures pour évaluer son efficacité, dont la comparaison des services prévus par rapport aux services rendus ainsi que les retards opérationnels.

En comparant les services réels rendus avec ce qui était originellement prévu, la Flotte est en mesure de mesurer le rendement de la prestation de services. Quand les services réels rendus dépassent 100 %, cela signifie que la demande est plus élevée que prévu ou que des événements imprévus occasionnent un plus grand nombre de jours pour assurer le service. Les valeurs inférieures à 100 %

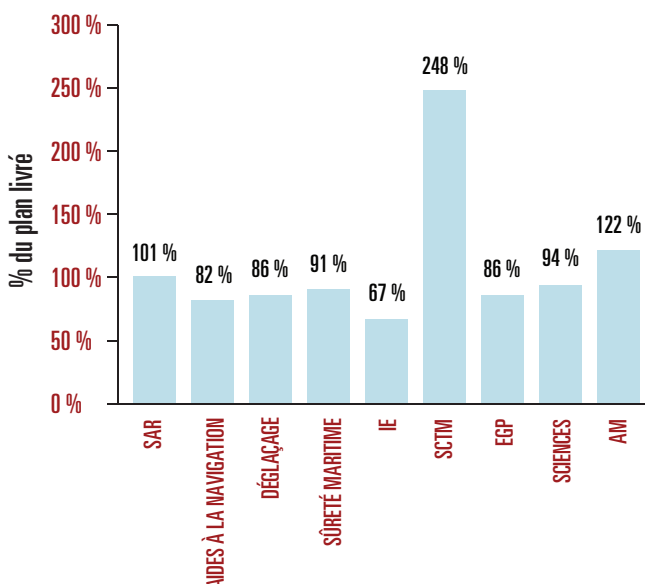
<sup>1</sup> Dans le présent rapport, « jours opérationnels » signifie le temps mesuré en « jours opérationnels non pondérés » ou en « jours écoulés ». Les jours écoulés désignent le nombre total de jours demandés par chacun des clients, qui leur sont livrés. Comme certains actifs peuvent être compris dans des activités qui se chevauchent ou se succèdent concernant divers programmes, on peut consigner plus de 24 heures dans une journée. Toutefois, le nombre total d'heures consignées dans une journée peut seulement dépasser 24 heures lorsqu'il s'agit d'un navire multitâche visant un ou plusieurs programmes.

indiquent que le service rendu par la Flotte était en deçà du niveau prévu dans le plan. Les causes potentielles de cette déficience sont la non-disponibilité du navire pour des raisons de bris de navire et d'événements imprévus comme la réaffectation vers des responsabilités de recherche et de sauvetage. La marge de tolérance normale est de plus ou moins 10 %, étant donné la fluidité opérationnelle, environnementale et des programmes.

Dans l'ensemble, la Flotte a fourni son service à 95 % du temps prévu au départ dans le plan, en baisse par rapport à 103 % en 2009-2010. Comme l'illustre le graphique 2, des écarts importants existent entre chacun des programmes. Les services rendus aux programmes Recherche et sauvetage, Sûreté maritime et Sciences des océans étaient tous à l'intérieur de la marge de tolérance. Les services rendus aux Services de déglacage et à Écosystèmes et gestion des pêches se situaient dans un taux de tolérance raisonnable. Au cours de l'année, les heures consacrées à livrer les programmes à d'autres ministères étaient beaucoup plus élevées que la normale, ce qui peut s'expliquer par le fait que le gouvernement fédéral a mis un plus grand accent sur sa Stratégie pour le nord.

## Graphique 2

*Services livrés par rapport aux services prévus, par client de la Flotte, 2010-2011*



Une barge du programme Intervention environnementale à un port de plaisance

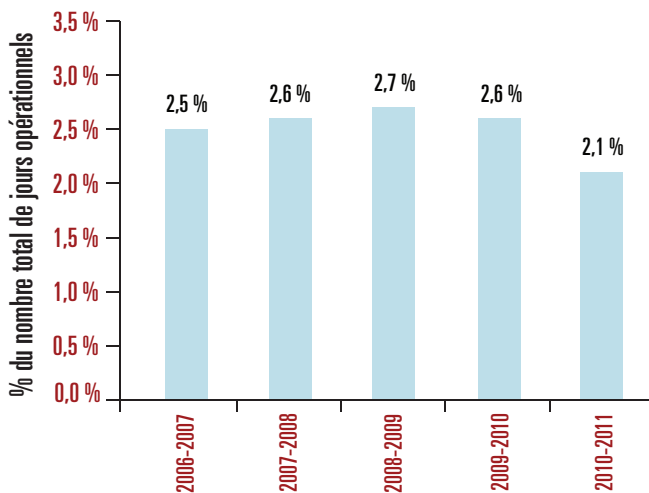
Pour les facteurs suivants : météo défavorable, bris de machine, retards dans l'arrivée de machines ou de membres d'équipage et raisons administratives, il peut parfois y avoir une perte de temps en mer. On la désigne sous « retards opérationnels », mesurés par la flotte pour évaluer son efficacité globale à fournir les ressources opérationnelles en mer.

Le graphique 3 indique que les services ont été rendus de manière très efficace en 2010-2011, les retards opérationnels étant à leur point le plus bas depuis les cinq dernières années, c'est-à-dire à seulement 2,1 % (607 jours) de la disponibilité globale. En 2010-2011, la perte de temps était attribuable dans la majeure partie des cas aux retards causés par une météo défavorable, ce qui représente 59 % (361 jours) du total. Ce taux est inférieur à la tendance qui se dégage depuis cinq ans. Les clients de la Flotte les plus atteints par les retards sont : Aides à la navigation (29 %, 174 jours), Écosystèmes et gestion des pêches (28 %, 172 jours) et Sciences des écosystèmes et des océans (28 %, 170 jours).



### Graphique 3

*Temps de service perdu en raison de retards, 2006-2007 à 2010-2011*  
(% du nombre total de jours opérationnels)



### Prestation efficace

La Flotte de la Garde côtière dans son ensemble fonctionne 24 heures sur 24, 365 jours par année. Toutefois, il est rare que tous les navires fonctionnent à cette capacité en raison de divers facteurs tels que les travaux d'entretien prévus, les bris de navire, le changement d'équipage ou l'absence de demande de programme. La Flotte se concentre toujours sur la maximisation du nombre de jours pendant lesquels les navires sont affectés aux clients en assurant une prestation de services efficace. L'efficacité permet de vérifier dans quelle mesure la Flotte emploie bien son temps et ses ressources pour offrir ses services. La disponibilité des navires et le fonctionnement multitâche servent d'indicateurs de rendement pour déterminer dans quelle mesure les services sont rendus efficacement.

### Disponibilité des navires

Quel que soit le moment, un navire est soit disponible, soit non disponible pour les opérations. Lorsqu'un navire est disponible, on peut l'affecter à un client à titre polyvalent ou pour des tâches administratives ou autres, telles que des activités de relations avec la collectivité ou les visiteurs, ou on peut simplement ne pas l'affecter. Un navire peut

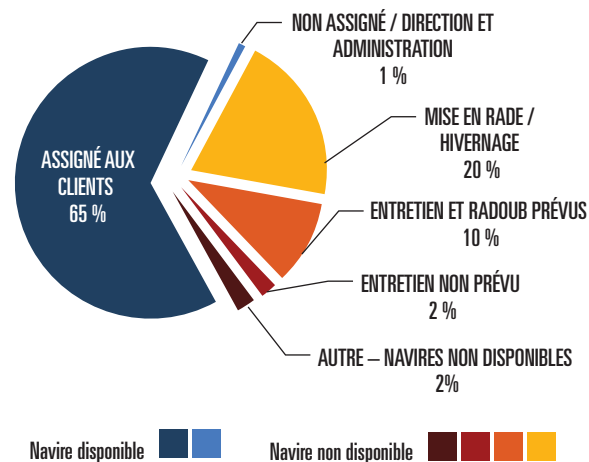
être non disponible pour des raisons d'hivérisation, de désarmement à cause d'une insuffisance de fonds, ou parce qu'il subit des travaux importants de radoub ou d'entretien prolongé.

Comme l'indique le graphique 4, compte tenu de tous les jours opérationnels en 2010-2011, la Flotte a consacré 65 % (29 439 jours) de son temps affecté à des clients, soit une baisse de deux points de pourcentage par rapport au niveau de 2009-2010. Même si les navires de la Flotte étaient en mesure d'assurer les services, ils sont demeurés non affectés aux clients pendant 1 % (515 jours) du temps.

En 2010-2011, les navires de la flotte ont passé 20 % (8 919 jours) du nombre total de jours opérationnels mis en rade ou en hivérisation, 10 % (4 594 jours) en travaux d'entretien prévus, 2 % (803 jours) en travaux d'entretien imprévus. Ils étaient indisponibles pour une autre raison quelconque pendant 2 % (810 jours) du temps.

### Graphique 4

*Utilisation des navires par l'état opérationnel, 2010-2011 (%)*



### Navires non disponibles en raison du temps consacré à l'entretien prévu et non prévu

L'un des éléments clés pour offrir un service efficace aux clients est de maintenir la flotte de navires en bon état de fonctionnement. Pour ce



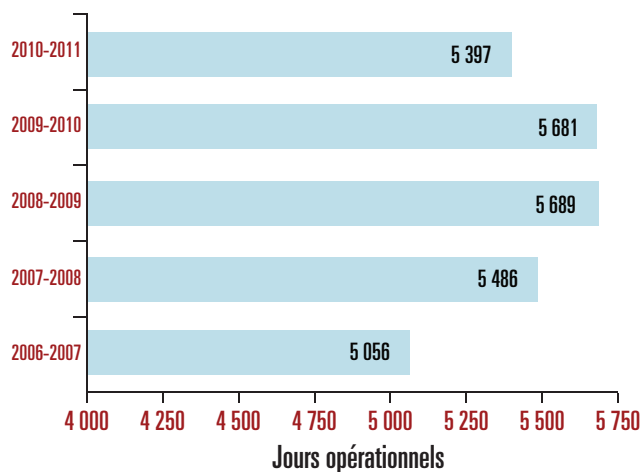
Un navire de la GCC en construction

faire, des périodes d'entretien stratégiques sont fixées pour chacun des navires; elles sont combinées en vue de créer un calendrier d'entretien prévu. Malgré le fait que le calendrier soit fixé et que tous les efforts soient déployés pour le respecter, il peut y avoir des bris imprévus qui entraînent une perte moyenne de 3 % du nombre de jours opérationnels chaque année.

Comme l'illustre le graphique 5, le nombre de jours consacrés à l'entretien prévu (4 594 jours) et à l'entretien non prévu (803 jours) a diminué en 2010-2011 par rapport aux 4 805 jours en entretien

### Graphique 5

*Durée de non disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et de radoub, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*



prévu et aux 876 jours en entretien imprévu en 2009-2010. Cette baisse peut s'expliquer par le fait que plusieurs navires vieillissants ont été retirés du service en 2010-2011 et ont été remplacés par de nouveaux navires. En plus, d'importantes sommes d'argent ont été investies dans la Flotte grâce au Plan de renouvellement de la flotte et au Plan d'action économique au cours des dernières années, ce qui a donné lieu à des navires plus fiables et moins à risque de bris.

### RENDEMENT DE LA FLOTTE

Dans le cadre de la Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats du Secrétariat du Conseil du Trésor, les ministères doivent mesurer leur rendement et en faire rapport. Le rendement de la Flotte repose sur les jours opérationnels prévus dans le Plan intégré des opérations de la Flotte par rapport au nombre de jours réels assurés. Comme organisme qui s'améliore constamment, la Flotte emploie ces résultats de rendement afin de mieux servir ses clients.

### Clients internes de la Garde côtière

La Garde côtière est responsable de la gestion et de la prestation des principaux programmes civils en mer du gouvernement du Canada. La Direction des services maritimes est chargée de la détermination et de la gestion des besoins de ces programmes alors que la Flotte agit comme fournisseur de prestation de services en mer.



NGCC Cap Tourmente, bateau de SAR  
Photo : P. Dionne, Pêches et Océans Canada



Une embarcation rapide de la GCC en patrouille pour le Service d'embarcations de sauvetage côtier du programme Recherche et sauvetage

### Recherche et sauvetage

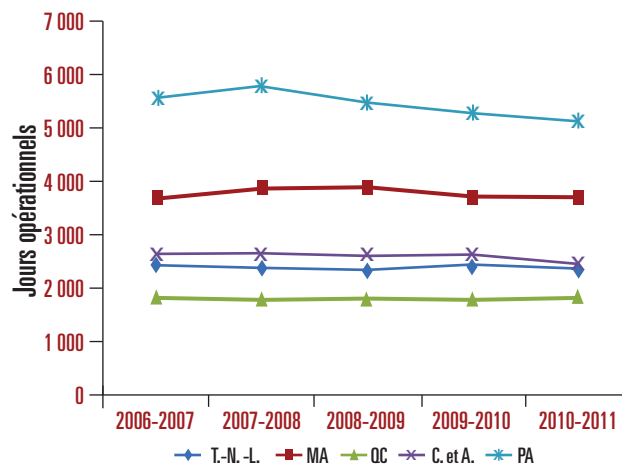
Les catastrophes et les urgences peuvent se produire n'importe quand et n'importe où. Quand elles se produisent en mer, elles peuvent rapidement mettre des vies en danger. En 2010-2011, les efforts coordonnés du personnel navigant et du personnel à terre de la Flotte et de la Garde côtière, de concert avec le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière auxiliaire canadienne (un organisme bénévole), ont permis d'offrir des services essentiels en mer et de sauver la vie d'environ 3 600 personnes en danger. Les centres de coordination canadiens en recherche et sauvetage sont responsables de la gestion immédiate de l'ensemble des navires et des aéronefs de la Flotte ainsi que de l'attribution des missions pour offrir la meilleure intervention possible en cas d'incidents maritimes, et cela, 365 jours par année.

En 2010-2011, 15 333 jours opérationnels ont été prévus pour le programme de Recherche et de sauvetage conformément au Plan intégré des opérations de la Flotte et celle-ci en a assuré 15 445. Ce nombre de jours constitue une légère baisse par rapport à 2009-2010 en ce qui concerne Terre-Neuve-et-Labrador, les Maritimes, le Pacifique et la région du Centre et de l'Arctique. En revanche, la région du Québec a enregistré une légère hausse du nombre de jours consacrés à la recherche et sauvetage. Globalement, le taux de prestation total s'élevait à 101 %, une légère baisse par rapport au

taux de 103 % enregistré en 2009-2010. Étant donné le niveau élevé d'activité maritime dans les régions du Pacifique et des Maritimes, la majeure partie des services en recherche et sauvetage au Canada se situent dans ces régions. En plus, la zone couverte par Recherche et sauvetage dans la région du Pacifique est l'une des plus vastes du Canada et elle est libre de glaces toute l'année.

### Graphique 6

Service au programme Recherche et sauvetage par région, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)



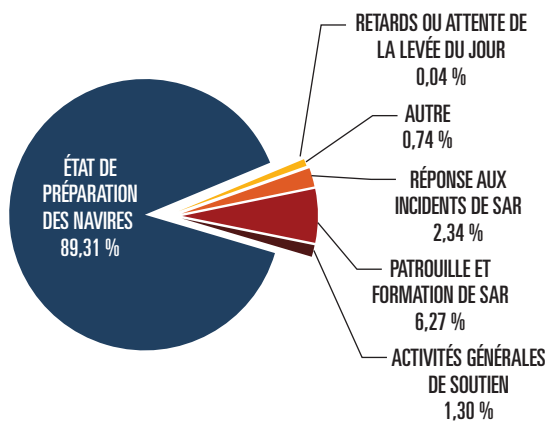
Une embarcation rapide de la GCC

Étant donné que le programme Recherche et sauvetage cherche à sauver des vies, la Flotte offre des services essentiels en mer, au même titre que les services de police, d'incendie et d'urgence médicale. Elle doit être prête à répondre aux appels en tout temps et en tous lieux. Pour cette

raison, 89,3 % des 15 445 jours rendus en 2010-2011 étaient en état de « préparation », veillant à ce que les navires puissent répondre aux appels de Recherche et sauvetage à tout moment. Lorsqu'ils sont en état de « préparation », les navires sont disponibles pour appuyer d'autres activités de la Garde côtière, les clients du MPO ou des clients d'autres ministères sur une base polyvalente.

## Graphique 7

*Service au programme Recherche et sauvetage par activité, 2010-2011*  
(% du nombre total de jours opérationnels)



D'autres activités de recherche et sauvetage notoires sont 361,35 jours consacrés aux interventions en cas d'accident et 969,10 jours en patrouille et en formation.

### *Intervention environnementale*

L'environnement est une grande priorité de la Garde côtière canadienne et du gouvernement du Canada. Par le programme Intervention environnementale, la Flotte prend l'initiative d'intervenir en cas de déversements causés par des navires ou de déversements d'origine inconnue dans les eaux canadiennes. Le personnel de la Flotte et le personnel spécialisé dans l'intervention environnementale sont en appel 24 heures par jour, sept jours par semaine, afin de mener des enquêtes et d'intervenir en cas de déclarations d'incidents de pollution reçues à l'échelle régionale, nationale et internationale et afin de travailler avec des partenaires commerciaux en vue de surveiller et de gérer les travaux de nettoyage.

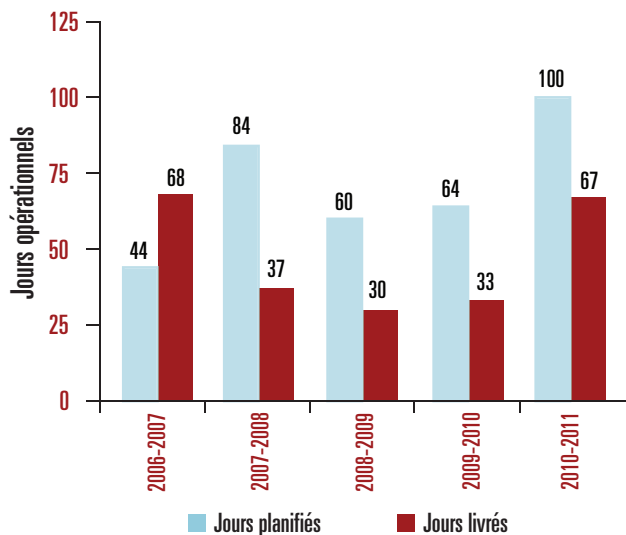
En 2010-2011, même si on avait prévu 100 jours au chapitre de l'intervention environnementale, seulement 67 jours ont été fournis. Il s'agit d'une amélioration importante comparativement à 2009-2010. Cela est largement attribuable aux efforts déployés par la Flotte et les Services



Navires de la GCC se livrant à un exercice d'intervention environnementale  
Photo : Services de gestion intégrée des affaires

## Graphique 8

*Services au programme Intervention environnementale, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*



maritimes pour appliquer les recommandations du rapport de la vérificatrice générale, lesquelles visaient à améliorer de façon appréciable la capacité d'intervention environnementale. Cela peut aussi être attribuable à une hausse du nombre d'incidents en 2010-2011 par rapport aux années précédentes.

### *Services de communication et de trafic maritimes*

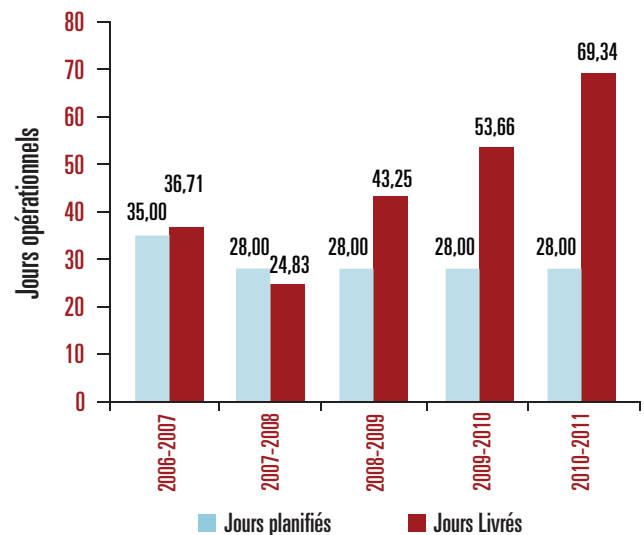
Le programme Services de communication et de trafic maritimes offre des communications en cas de détresse et de sécurité, effectue des examens, régleme le trafic maritime et fournit des systèmes d'information et un service de correspondance public, 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Même si le programme est offert et géré par les Services maritimes à terre, la Flotte assure un soutien aux Services de communication et de trafic maritimes. Chaque année, plusieurs jours opérationnels sont prévus dans la région du Pacifique pour appuyer les activités d'entretien d'équipement dans quatorze localités éloignées des îles de la Reine-Charlotte ainsi que dans la région

de la côte centrale, endroits qui ne sont accessibles que par hélicoptère. Compte tenu des 69 jours assurés en 2010-2011, la contribution de la Flotte au programme a grandement augmenté par rapport aux années précédentes. Même si les heures sont seulement prévues dans la région du Pacifique, la Flotte a accordé des jours au programme Services de communication et de trafic maritimes dans toutes les régions, à l'exception des Maritimes, et ce, pour des raisons similaires. Sur 69 jours accordés, 40 l'étaient dans la région du Pacifique, 20, au Québec, et les neuf autres, dans les régions du Centre et de l'Arctique.

## Graphique 9

*Services au programme Services de communication et de trafic maritimes, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*



### *Programme Aides à la navigation*

Le programme Aides à la navigation de la Garde côtière contribue à réduire les risques de navigation maritime encourus par l'industrie et les plaisanciers en accordant un soutien à quelque 17 000 aides maritimes. Cela comprend des aides de courte portée, notamment des aides visuelles (phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radar (réflecteurs et balises) et des aides maritimes de longue portée telles que le Système mondial de localisation différentiel.

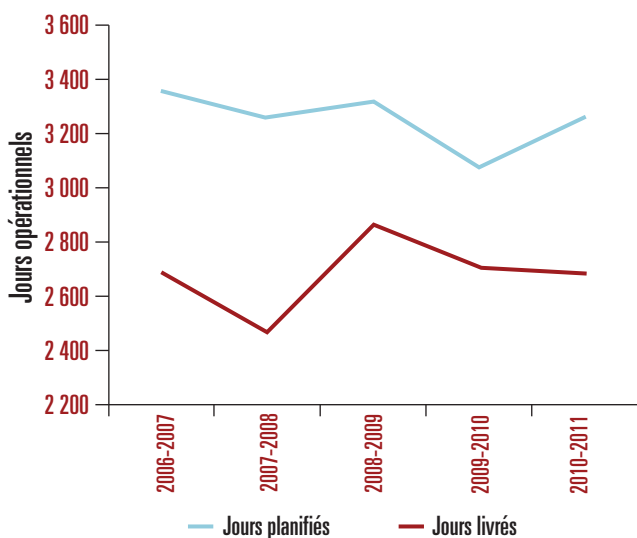


La flotte appuie ce programme en fournissant navires et équipages pour le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes, en mer comme à terre, et en menant des opérations de surveillance. Un assortiment de grands et de petits navires multitâches et de navires spécialisés entretiennent ce réseau. Certaines aides fonctionnent toute l'année alors que d'autres aides saisonnières sont retirées de l'eau pendant la saison hivernale afin de prévenir des dégâts causés par la glace. Le personnel navigant déploie, récupère et entretient aussi les aides. Il vérifie la position et le fonctionnement des aides flottantes, maintient leurs dossiers de fonctionnement et met à jour leurs positions et leurs caractéristiques.

En 2010-2011, même si 3 262 jours ont été prévus pour les Aides à la navigation, seulement 2 683 jours en fait ont été fournis en appui à ce programme. En raison des priorités gouvernementales telles que la réaffectation des navires pour les activités de Recherche et de sauvetage, le programme Aides à la navigation a reçu moins de temps de service que prévu dans le Plan intégré des opérations de la Flotte.

## Graphique 10

*Services au programme Aides à la navigation, 2006-2007 à 2010-2011*  
(nombre total de jours opérationnels)



Employés de la GCC effectuant un travail avec une bouée

Cela étant dit, sans tenir compte des échéances ciblées par le programme, toutes les tâches destinées au programme Aides à la navigation ont été complétées. Comme l'illustre le graphique 10, on note une cohérence quant à la prestation de services rendus par opposition à la prestation de services prévus au cours des cinq dernières années.

### Déglçage

Les brise-glace de la Flotte sont des navires puissants, capables de fonctionner dans des eaux solidement glacées. Les services de déglçage au Canada sont essentiels à l'industrie maritime et à l'économie en général, assurant un passage sécuritaire des marchandises et des gens dans les eaux glacées. La Flotte répond à quelque 1 500 demandes par année de besoins en brise-glace, essentiellement pour aider les navires commerciaux à effectuer leur commerce. En travaillant en partenariat avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada, le programme, administré par la Flotte et les Services maritimes,



NGCC Amundsen, brise-glace moyen, dans l'Arctique

assure un déplacement sécuritaire et opportun du trafic maritime dans les eaux canadiennes par les moyens suivants :

- libérer les navires emprisonnés par les glaces et les escorter;
- entretenir des chenaux ouverts dans les glaces de rive;
- réapprovisionner les établissements nordiques isolés;
- fournir des renseignements et des conseils sur les glaces pour aider les navires à naviguer dans les eaux couvertes de glaces;
- procéder au déglacement des ports; et
- réduire les risques d'inondation aux abords de la Voie Saint-Laurent et des autres réseaux hydrographiques intérieurs en surveillant, en prévenant et en brisant les embâcles.

Les brise-glace transportent également des hélicoptères de la Garde côtière qui effectuent des vols d'observation des glaces. Ce sont ces vols d'observation qui permettent de repérer les eaux libres et de guider le navire pour effectuer un déglacement plus efficace, plus efficient et plus économique.

### *Déglacement dans l'Arctique par rapport au déglacement dans le sud*

Les brise-glace sont de service toute l'année pendant deux saisons canadiennes de déglacement : de

décembre à avril dans le sud depuis les Grands Lacs jusqu'à la côte de Terre-Neuve-Labrador, et de juin à novembre dans l'Arctique. Après avoir terminé les activités de la saison hivernale en mai ou juin, six brise-glace sont déployés à partir des régions du sud en allant vers l'Arctique pour la saison estivale. Il est à noter que l'un de ces navires, le *NGCC Amundsen*, se consacre entièrement aux sciences de l'Arctique.

D'une année à l'autre, les rapports sur les glaces du MPO indiquent que les hivers canadiens s'adoucissent alors que la quantité de glaces pluriannuelles dans la région de l'Arctique est à la baisse. Par conséquent, moins de glaces se forment dans les Grands Lacs, le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le long de la côte est. Cet adoucissement



NGCC Sipu Muin et NGCC Mamilossa, véhicules à coussin d'air

contribue à un gel tardif des eaux de l'Arctique en automne et à un dégel précoce au printemps et en été, alors les navires de la Flotte passent plus de temps en Arctique.

La Stratégie pour le Nord du gouvernement du Canada est un autre facteur qui contribue au nombre croissant de jours consacrés au déglacage dans l'Arctique. D'autres navires y sont déployés pour appuyer la recherche scientifique, cartographier le plancher océanique, escorter les navires commerciaux dans les glaces et, enfin, renforcer la souveraineté canadienne dans cette région en fournissant une présence fédérale.

Le graphique 11 illustre clairement ce phénomène. Comme on peut le constater, le nombre de jours consacrés au déglacage dans le sud est à la baisse depuis les quatre dernières années alors que le

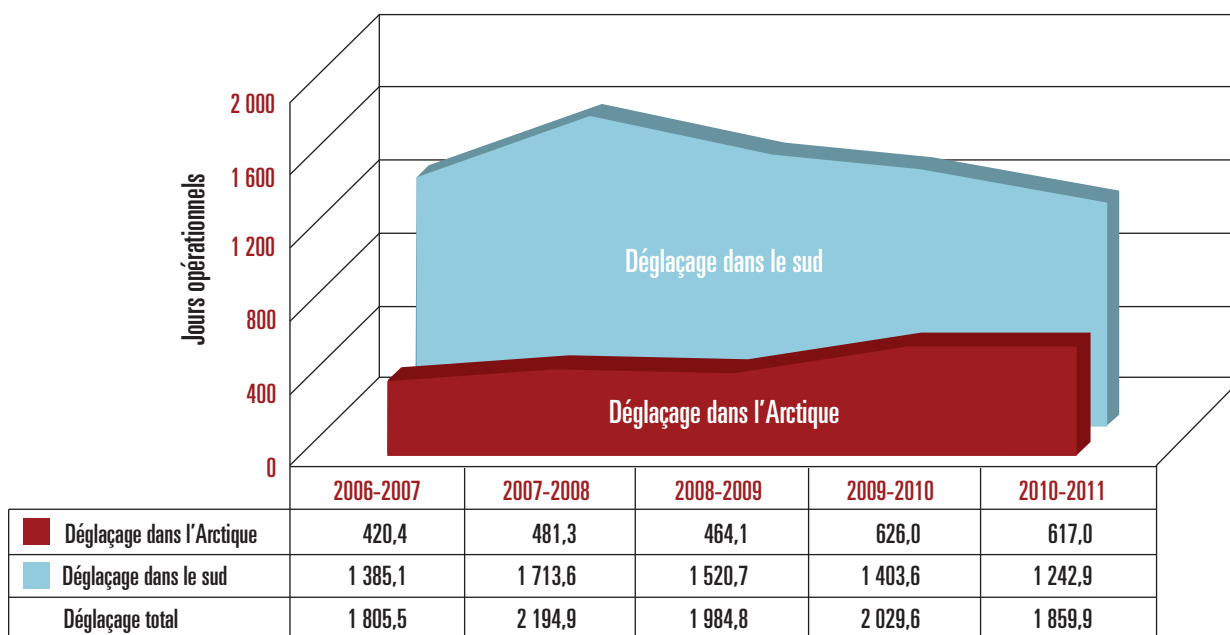
déglacage de l'Arctique a augmenté légèrement au cours de chacune des cinq dernières années.

### Autres clients internes

En tant que propriétaire, gestionnaire et exploitant de la seule flotte civile du Canada, la Garde côtière joue un rôle crucial dans l'appui du mandat du MPO. La flotte est équipée d'une diversité de navires multitâches et de navires spécialisés se vouant à la prestation de programmes en mer aussi bien pour le secteur Sciences des écosystèmes et des océans que pour le secteur Écosystèmes et gestion des pêches. Pour obtenir le niveau de service le plus élevé possible et un usage efficace des ressources, des ententes sur les niveaux de service ont été négociées entre la Flotte et ces secteurs du MPO, énonçant clairement les obligations et les attentes des deux parties. Comme, essentiellement, la Flotte

## Graphique 11

*Services aux opérations de déglacage dans le sud et dans l'Arctique, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*





Science dans le Nord

ne reçoit pas de fonds annuels pour appuyer les besoins des clients du MPO, tous les services offerts aussi bien à Écosystèmes et gestion des pêches qu'à Sciences des écosystèmes et des océans sont effectués sur une base de recouvrement des coûts.

### *Sciences des écosystèmes et des océans*

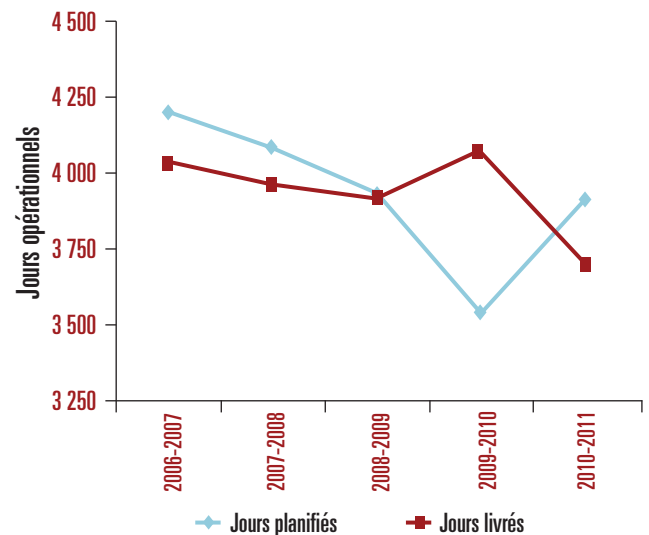
Les scientifiques menant des études hydrographiques, océanographiques et scientifiques sont accueillis à bord des navires de la Flotte et sont appuyés dans leur travail par des équipages spécialisés. Alors que des activités scientifiques se déroulent sur plusieurs de nos navires multitâches, 17 navires de la flotte se consacrent exclusivement aux efforts scientifiques du MPO ainsi que d'autres établissements et organismes publics. Les navires utilisés dans les missions scientifiques sont des chalutiers de recherche, des navires de pêche, des navires hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glace.

Depuis 2006-2007, le nombre de jours opérationnels prévus accordés aux clients de Sciences des écosystèmes et des océans est à la baisse. Toutefois, on a assisté à une hausse

importante des jours prévus en 2010-2011. Le graphique 12 illustre la tendance sur cinq ans des services prévus par rapport aux services rendus en appui à Sciences des écosystèmes et des océans.

### **Graphique 12**

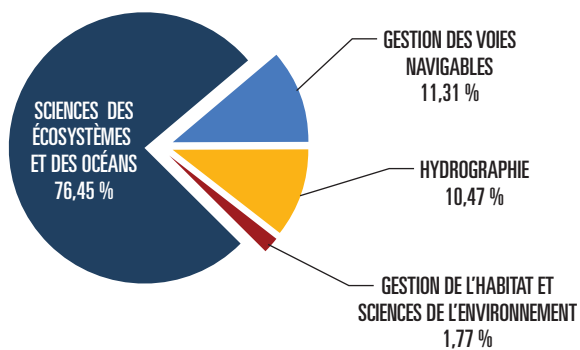
*Service au programme Sciences des écosystèmes et des océans, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*



Comme le prouve le graphique 13, la majorité des jours de service consacrés aux Sciences des écosystèmes et des océans étaient destinés à la recherche scientifique (76,45 %), à la gestion des voies navigables (11,31 %), à l'hydrographie (10,47 %), à la gestion de l'habitat et aux sciences de l'environnement (1,77 %).

### Graphique 13

*Service au programme Sciences des écosystèmes et des océans par activité, 2010-2011  
(% du nombre total de jours opérationnels)*



### Écosystèmes et gestion des pêches

En collaboration avec les agents de conservation et de protection, la Flotte appuie le secteur Écosystèmes et gestion des pêches, en menant des activités d'application de la loi et de surveillance dans les eaux canadiennes, et ce, dans le cadre du programme de Conservation et de protection. La Flotte assure également une présence renforcée en mer, dans les zones réglementées par l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, afin d'aider à mettre fin à la pêche illégale des flottes étrangères, sur les 282 500 kilomètres carrés que couvrent les eaux territoriales des Grands Bancs de Terre-Neuve et les eaux internationales.

Les navires de surveillance des pêches ont pour tâche d'effectuer des patrouilles de pêche hauturière et côtière au Canada. Des navires multitâches et des hélicoptères sont également fournis par la Flotte, le cas échéant. Le personnel navigant de la Flotte

appuie les agents du ministère des Pêches et des Océans pour ce qui est de l'exécution des tâches liées à l'application de la loi, qui permettent de garantir la conformité aux lois canadiennes sur le territoire canadien. Ces tâches comprennent :

- mener des opérations de surveillance et de patrouille dans de vastes zones littorales et assurer une présence fédérale dans nos eaux territoriales afin de dissuader les menaces et les autres activités illicites;
- organiser des patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que des inspections en mer;
- assumer des fonctions de plateforme de commandement et de noeud de communications sécurisées, pour les activités d'application de la loi liées à la conservation et à la protection;
- procéder à une surveillance générale et secrète, ainsi qu'au contrôle de diverses pêches;
- récupérer, saisir, stocker et transporter les engins de pêche illicites; et
- vérifier les permis, les journaux de bord, les prises et les engins de pêche, notamment les engins de type fixe ou mobile et la découverte d'activités de braconnage ou d'autres activités de pêche illégales.

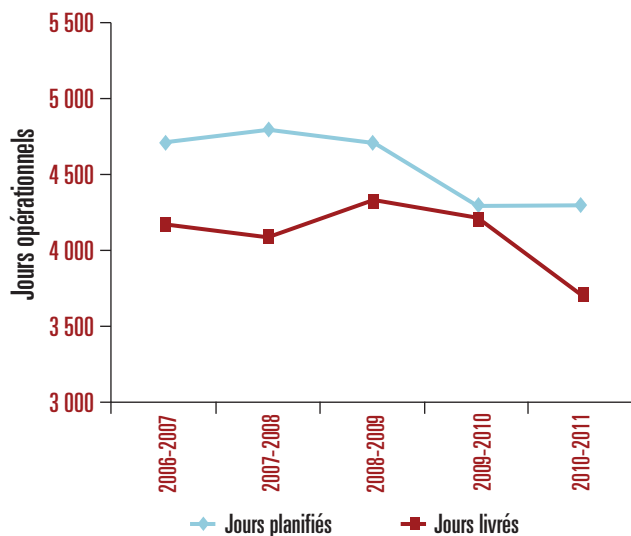


NGCC Louis M. Lauzier, patrouilleur semi-hauturier

Comme l'indique le graphique 14, la prestation de services à Écosystèmes et gestion des pêches a légèrement diminué en 2010-2011, par rapport aux services offerts au cours des années précédentes. De nombreux facteurs peuvent expliquer cette baisse, notamment le manque de disponibilité des navires et les restrictions budgétaires du gouvernement fédéral.

### Graphique 14

*Service au programme Écosystèmes et gestion des pêches, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre de jours opérationnels)*



En général, en 2010-2011, la Flotte s'est chargée de 86 % du total de nombre de jours opérationnels pour Écosystèmes et gestion des pêches. Le tableau 1 illustre la distribution de ces services, indiquant qu'environ 90 % du temps fourni a été consacré aux opérations de patrouille dans les eaux canadiennes ou dans les zones réglementées par l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest. En général, la prestation de services en 2010-2011 des activités d'Écosystèmes et gestion des pêches a légèrement diminué comparativement à 2009-2010, alors que le nombre de jours opérationnels destinés aux patrouilles de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest a connu une augmentation de trois points de pourcentage.

### Autres ministères fédéraux

En plus du mandat de la Garde côtière et du ministère des Pêches et des Océans, la Flotte est responsable de l'apport de ressources en mer (navires, hélicoptères, expertise, personnel et infrastructure) dans le cadre des opérations et des priorités maritimes propres aux autres ministères et organismes gouvernementaux. Parmi ces organismes, on retrouve notamment le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada, Environnement Canada, Sécurité publique Canada, Ressources

### Tableau 1

*Activités destinées à Écosystèmes et gestion des pêches, 2010-2011*

| Activité  | Nombre de jours opérationnels | Pourcentage du nombre total de jours opérationnels |
|---|-------------------------------|--|
| Patrouilles dans les eaux canadiennes                               | 2 117,21                      | 57,41 %  |
| Patrouilles de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest | 1 210,67                      | 32,83 %  |
| Gestion des ressources  | 180,08                        | 4,88 %   |
| Autres patrouilles  | 138,07                        | 3,74 %   |
| Affaires administratives  | 37,78                         | 1,02 %   |
| Patrouilles dans les eaux internationales*                          | 4,32                          | 0,12 %   |
| Pêches autochtones  | 0,00                          | 0,00 %   |
| <b>Total</b>  | <b>3 688,13</b>               | <b>100,00 %</b>                                    |

\*Patrouilles au large des côtes du Pacifique et de la côte Est (à l'exception des zones de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest).

naturelles Canada, le ministère de la Défense nationale, le ministère des Affaires étrangères et Commerce international et Transports Canada.

### **Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime**

Le mandat de la Garde côtière canadienne, qui consiste à apporter un soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux en vertu de la *Loi sur les océans* a conduit à la création de partenariats avec un nombre important d'organismes fédéraux d'application de la loi pour des raisons variées, dont la sûreté maritime. Devant une prise de conscience nationale et internationale de plus en plus importante sur les questions qui ont trait à la sûreté maritime, la Garde côtière a jugé nécessaire d'améliorer continuellement ses activités et programmes dans le but d'apporter son soutien aux organismes partenaires. À ce titre, elle a reçu un financement spécial dans le but d'assister la Flotte dans la livraison des activités spécifiques de sûreté maritime.



NGCC *Cape Hurd*, navire spécialisé (Programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime)

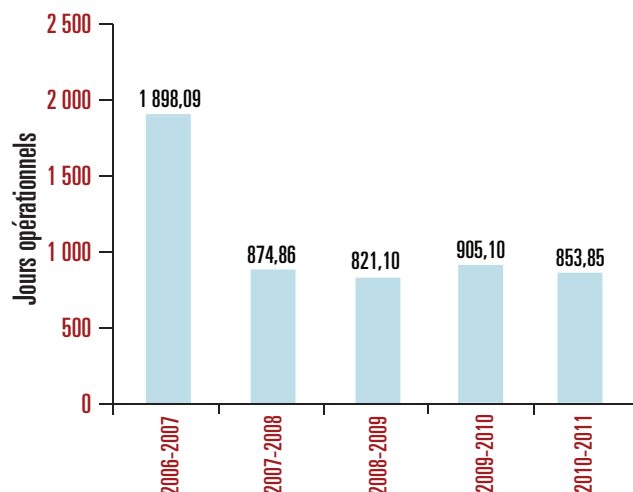
Un aspect important du rôle accru de la Flotte pour ce qui est du soutien du programme Sûreté maritime à l'échelle fédérale est sa participation au programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime de la Garde côtière et au programme de la Gendarmerie royale du Canada. Dans le cadre de ce programme, quatre navires de la Garde côtière sont dédiés aux patrouilles d'application de la loi dans la Voie maritime du Saint-Laurent et les

Grands Lacs. Les équipages de la Garde côtière et les employés d'application de la loi de la Gendarmerie royale du Canada collaborent afin d'enquêter sur d'éventuelles activités criminelles, d'assurer l'intégrité des frontières et, de manière générale, d'accomplir les tâches déléguées à un agent de la paix du Canada. Les tâches liées à ce type d'emploi exposent les employés de la Flotte à des risques et à des dangers auxquels les programmes traditionnels de la Garde côtière n'ont pas à faire face. Afin de limiter ces risques, les employés de la Flotte affectés aux navires des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime reçoivent de l'équipement de protection individuelle supplémentaire et bénéficient d'une formation visant à les familiariser avec les activités d'application de la loi et les tactiques défensives de la police.

En 2010-2011, 936 jours étaient prévus à l'appui du programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, alors qu'en réalité, 854 jours ont été consacrés au programme. Cela représente un taux de prestation de 91,2 %, soit une légère augmentation par rapport au pourcentage de 2009-2010. Comme l'indique le graphique 15, le

### **Graphique 15**

*Service rendu aux Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*



temps consacré à ce programme a été plutôt stable au cours de ces dernières années (à l'exception de l'exercice 2006-2007), soit environ 850 jours par année. Avec la livraison de quatre patrouilleurs semi-hauturiers au cours des quatre prochaines années, destinés à remplacer ceux qui sont présentement affectés au programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, on peut raisonnablement s'attendre à ce que la capacité accrue des nouveaux navires permette à la Flotte d'accroître le nombre de jours opérationnels prévus pour le programme.

Le tableau 2 affiche les détails du soutien offert par la Flotte au programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime.

#### *D'autres programmations ministérielles*

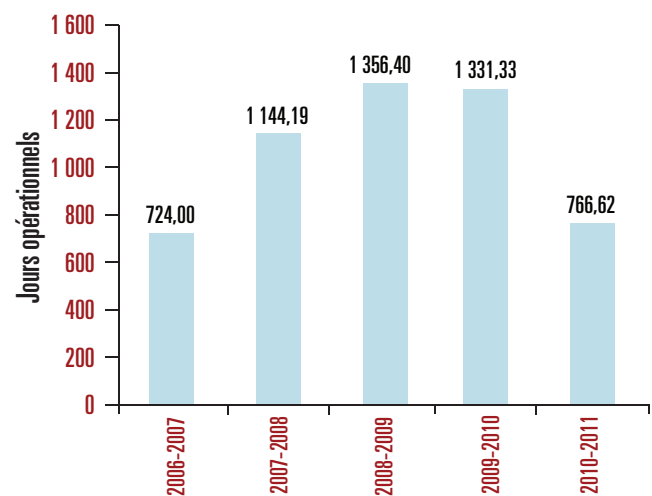
En tant que programme de premier plan du gouvernement fédéral, les Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime représentent plus de 50 % de tous les services offerts à d'autres ministères du gouvernement. Toutefois, la Flotte fournit chaque année, de manière significative, une quantité importante de jours de navires à d'autres ministères et organismes gouvernementaux.

Le graphique 16 indique le nombre de jours opérationnels destinés au soutien des programmes de tous les autres ministères autre que les Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime. Comme

indiqué, le nombre de jours consacrés aux programmes a changé de manière considérable au cours des cinq dernières années. Pour 2010-2011, ceci peut être attribué au fait que certains projets spéciaux qui nécessitent un temps de navire déterminé ont été achevés durant l'exercice précédent. En plus de cela, il y avait une légère baisse de la demande du gouvernement du Canada pour ce qui est des services liés à la flotte.

### **Graphique 16**

*Service aux autres ministères et organismes gouvernementaux, 2006-2007 à 2010-2011 (nombre total de jours opérationnels)*



### **Tableau 2**

*Activités destinées au programme des Équipes des enquêtes sur la sûreté maritime, 2010-2011*

| Activité   | Nombre de jours opérationnels |
|--|-------------------------------|
| Activités d'assistance en matière de Sûreté maritime         | 457,01                        |
| État de préparation des navires                              | 323,22                        |
| Autres (p. ex., inspections, déplacements)                   | 44,20                         |
| Activités générales de soutien                               | 15,03                         |
| Retards de la Garde côtière                                  | 2,61                          |
| Retards des clients  | 6,01                          |
| Formation et exercices de préparation                        | 2,82                          |
| Attente de la levée du jour et retards en raison de la météo | 2,95                          |
| <b>Total</b>   | <b>853,85</b>                 |



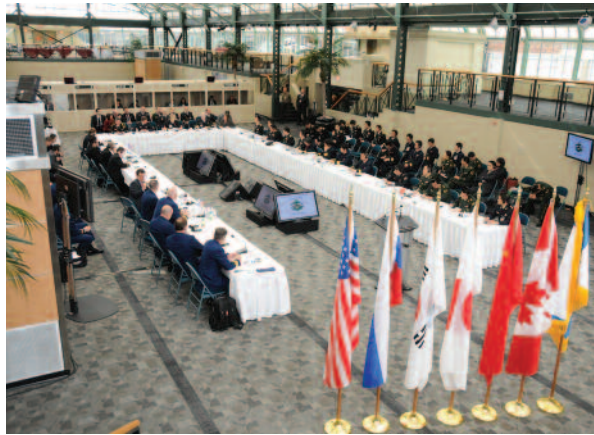
## Autres événements ou initiatives du gouvernement fédéral — Points saillants de 2010-2011

Dans le cadre de ses activités quotidiennes, la Flotte doit répondre, apporter son soutien ou participer à de nombreux types d'événements. En 2010-2011, on a fait appel à la Flotte pour accueillir le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord de 2010, pour appuyer l'interception d'un navire transportant des demandeurs d'asile à titre de réfugiés et pour secourir les passagers au cours du naufrage du navire de croisière *MV Clipper Adventurer*. En outre, les hommes d'équipage et les officiers du *NGCC Leonard J. Cowley* se sont vus décernés un prix qui a trait au sauvetage des 22 membres d'équipage du navire de pêche espagnol *Monte Galineiro*.

### *Forum des gardes côtières du Pacifique Nord*

Le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord a été mis en place en 2000 par la garde côtière du Japon, de la Corée du Sud, de la Russie et des États-Unis, afin de favoriser la collaboration multilatérale en échangeant des renseignements et en établissant des meilleures pratiques dans le Pacifique Nord. Le Canada est devenu membre du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord en 2001, à la demande du Japon et des États-Unis. La Chine s'est jointe au Forum en 2001 à titre d'observateur et est devenue membre en 2004. La Garde côtière est à la tête d'une équipe pluriministérielle canadienne au sein du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, équipe qui comprend l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Pêches et des Océans, la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada.

La Flotte de la Région du Pacifique continue de s'engager activement dans le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, lequel rassemble l'organe opérationnel des gardes côtières et les organismes des services frontaliers maritimes des pays qui en sont membres. Le directeur régional de la Flotte, Région du Pacifique, est le représentant canadien du groupe de travail des opérations interalliées, qui planifie et mène de façon active les



Forum des gardes côtières du Pacifique Nord

opérations et les activités de formation interagences internationales. En 2010-2011, le Canada a accueilli les réunions des experts et les sommets du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, durant lesquels les chefs des organismes de chaque pays se rencontrent et approuvent le plan destiné à l'année suivante.

### *Rôle de la Flotte dans le cadre de l'interception du MV Sun Sea, qui transportait des demandeurs d'asile à titre de réfugiés dans la région du Pacifique*

Cette intervention de plusieurs organismes s'est produite au large des côtes de l'île de Vancouver en août 2010. L'arraisonnement et l'immobilisation du navire d'immigrants *MV Sun Sea*, qui transportait environ 500 personnes souhaitant obtenir le statut de réfugié au Canada, ont été réussis. Les employés de la Flotte de la région du Pacifique participaient à la préparation et à la planification de l'arrivée du navire et faisaient partie intégrante du centre des opérations, qui menait l'opération de plusieurs organismes. Ainsi, le rôle de la Flotte en tant que flotte civile du Canada a été mis en évidence, rôle qui accorde un soutien aux organismes nationaux et internationaux menant des activités dans les eaux canadiennes. En raison de leur contribution, trois employés de la Flotte recevront le ruban des opérations de la part du commandant de la Garde côtière des États-Unis pour la région du Pacifique.

### *Échouage du navire de croisière MV Clipper Adventurer*

Après que le navire de croisière *MV Clipper Adventurer* s'est échoué sur les hauts-fonds du golfe Coronation, situé entre l'île Victoria et la partie continentale du Nunavut durant l'été 2010, la Garde côtière est intervenue rapidement pour veiller à ce que les 128 passagers soient évacués de façon sécuritaire du navire en détresse et que l'environnement fragile de l'Arctique soit protégé du risque qui pourrait résulter du déversement des 280 tonnes de carburant que contenait le navire.

Dans de pareilles circonstances, le propriétaire du navire demeure responsable des plans de sauvetage du navire, mais l'équipage du *NGCC Sir Wilfrid Laurier* est également entré en action en assurant la sécurité de l'ensemble de l'opération. Avec l'aide des équipes des services hydrographiques du MPO à bord du *NGCC Sir Wilfrid Laurier*, le périmètre autour du navire *MV Clipper Adventurer* a été sondé de manière à s'assurer que ce périmètre est sans danger pour les quatre remorqueurs commerciaux participant à l'opération de sauvetage. Cela a permis d'éviter un incident environnemental potentiel et de préserver la pureté du paysage de l'Arctique grâce au travail acharné des équipes de la Garde côtière, des entrepreneurs, des membres d'équipage du navire de croisière, des inspecteurs du bureau de la sécurité des transports de Transports Canada, et de l'équipe de sondage du service hydrographique du Canada en fonction à bord du *NGCC Sir Wilfrid Laurier*.

### *Sauvetage, exécuté par la Flotte de la Garde côtière, de l'équipage du Monte Galineiro (hommage aux employés de la Flotte)*

Au cours de l'été 2010, les officiers et les membres de l'équipage du *NGCC Leonard J. Cowley* se sont vus remettre le prix J. J. Kinley, par John Butler, commissaire adjoint de la Garde côtière de la région de Terre-Neuve-et-Labrador, et par Stephen Decker, directeur régional de la Flotte. Le prix a été décerné en reconnaissance de leurs efforts et de leur succès remarquables en ce qui a trait au sauvetage de l'ensemble des 22 membres de l'équipage du navire



Les officiers et l'équipage du *NGCC Leonard J. Cowley* ont reçu la médaille J.J. Kinley – sont représentés sur la photo le commissaire adjoint de la GCC, John Butler; le commandant, Jim Chmiel; et le directeur régional de la Flotte, Stephen Decker.

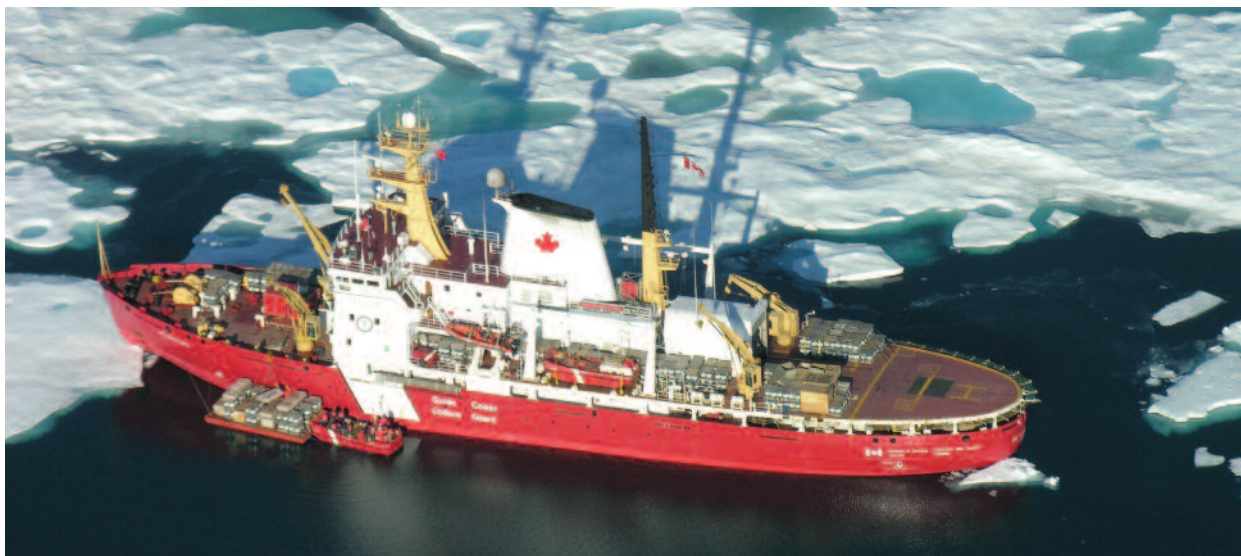
de pêche espagnol, le *Monte Galineiro*, dans des conditions difficiles, suivant son naufrage soudain dans les eaux glaciales de l'Atlantique, en février 2009.

Le prix est décerné chaque année et est nommé en l'honneur de l'honorable John James Kinley, ancien lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse et ancien président de la Ligue navale, à l'échelle nationale. Le prix récompense les employés ou les unités de la Garde côtière, du ministère des Pêches et des Océans ou des Forces canadiennes qui ont contribué grandement aux intérêts maritimes et navals.

### *Initiatives et activités dans l'Arctique*

Le Canada est sans équivoque un pays de l'Arctique, puisque plus de 40 % de son territoire est situé au-dessus du cercle polaire arctique, notamment un littoral arctique de 162 000 kilomètres, qui constitue 25 % du territoire total de l'Arctique. Le gouvernement du Canada exerce fermement sa souveraineté sur ses eaux et son territoire dans l'Arctique. Cette souveraineté est ancienne et bien établie, grâce à son contexte historique, aux lois internationales et à la présence d'Inuits et de peuples autochtones, et ce, depuis des milliers d'années.

Parallèlement, l'intérêt international qu'inspire la région de l'Arctique est en hausse. Par conséquent, le Canada fait preuve d'une gérance et d'un



NGCC *Des Groseilliers*, brise-glace moyen

leadership à l'échelle internationale, en faisant la promotion d'un cadre de gestion réglementaire stable pour la région de l'Arctique, où les droits de souveraineté des pays sont respectés en fonction de la loi internationale et de la diplomatie.

Le Canada collabore depuis longtemps avec ses voisins internationaux de l'Arctique dans les secteurs tels que la recherche et le sauvetage, le déglacage, la conservation de la faune et des poissons, le transport, la recherche, l'énergie et l'environnement. Le gouvernement du Canada continuera de raffermir cette coopération, tout en mettant de l'avant ses priorités pour la région de l'Arctique.

### ***Couverture de l'Arctique de 2010***

Depuis 2008, le programme de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a été mis en œuvre grâce à un effort collectif entre les gouvernements du Canada et des États-Unis. L'objectif est de se servir de deux brise-glace lourds pour effectuer des opérations dans les conditions extrêmes des régions reculées de l'Arctique. Le *NGCC Louis S. St-Laurent* et le *United States Coast Guard Cutter Healy* ont entrepris des opérations de prospection sismique le 10 août 2010. Jusqu'au

3 septembre, les navires ont partagé les tâches d'escorte dans les glaces, afin que le *NGCC Louis S. St-Laurent* effectue des opérations de prospection sismique et que le *United States Coast Guard Cutter Healy* effectue des levés bathymétriques multifaisceaux. Le Canada et les États-Unis prévoient poursuivre ces activités en 2011.



NGCC *Louis S. St-Laurent*, brise-glace lourd

Conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Canada doit, d'ici 2013, préparer une soumission à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies visant à définir les limites extérieures de son plateau continental étendu au-delà de 200 miles nautiques de la côte. Cette soumission déterminera avec précision les limites à l'intérieur desquelles le Canada peut exercer ses droits de souveraineté sur les ressources naturelles du fond et du sous-fond marin. Le ministère des Affaires étrangères et Commerce international a pour mandat de préparer la soumission. Le Conseil national de recherches de la Commission géologique du Canada et le Service hydrographique canadien au sein du MPO sont responsables de l'aspect scientifique de la soumission.

### **Garde côtière auxiliaire canadienne**

La Flotte compte sur le soutien de la Garde côtière auxiliaire canadienne pour répondre aux situations de recherche et sauvetage dans les zones impossibles à atteindre par la flotte de la Garde côtière.

La Garde côtière auxiliaire canadienne comprend près de 5 000 bénévoles dévoués et plus de 1 500 navires, dont la valeur d'actif combinée s'élève à 215 millions de dollars. Ses membres sont principalement des navigateurs de plaisance et des pêcheurs commerciaux qui se servent de leurs navires communautaires ou des navires prêtés par la Garde côtière aux fins d'éducation de sécurité nautique et d'activités liées à la recherche et sauvetage.

Tous les navires doivent respecter des normes rigoureuses afin de faire partie de la flotte auxiliaire. Il revient aux membres de s'acquitter de l'entretien de leur navire et de doter leur navire de l'équipement propre à la recherche et sauvetage, dont le coût peut s'élever à plusieurs milliers de dollars.

### **Hélicoptères**

La flotte de la Garde côtière comprend 22 hélicoptères qui ont pour objet d'aider celle-ci à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent dans le cadre des programmes essentiels à la mission du gouvernement, notamment les Services à la navigation maritime, les Services de communication et de trafic maritimes, les services aux opérations de Déglçage, les services au programme Intervention environnementale ainsi que les services de Recherche et sauvetage. Au nombre de 23 à l'origine, la Garde côtière a désaffecté un hélicoptère au cours de cet exercice, réduisant de ce fait leur nombre à 22.

De nombreux articles d'équipement dont l'entretien doit être exécuté par les services technologiques de la Garde côtière se trouvent sur des rivages reculés canadiens ou sur des îles accessibles uniquement par hélicoptère, ou encore par l'utilisation combinée d'hélicoptères et de navires. Étant donné la longueur et le caractère accidenté du littoral canadien, les hélicoptères constituent la façon la plus efficace d'atteindre ces emplacements reculés, puisqu'ils demandent moins de carburant et de temps que les navires de surface.

Les opérations nécessitant un hélicoptère de la Garde côtière se justifient des façons suivantes :

- transporter des employés et du ravitaillement vers des emplacements qui sont inaccessibles autrement ou dont l'accès est très difficile et prend beaucoup de temps;
- atteindre une destination rapidement, afin que les services essentiels soient offerts en tout temps;
- assurer la sécurité des employés et du public, à la fois pendant le transport et à destination; et
- effectuer l'ensemble des éléments ci-dessus à un coût raisonnable et à l'aide d'un minimum de ressources.



Un hélicoptère de la GCC (le MBB BO-105) se prépare à se poser sur un navire de la Garde côtière.

### **Ententes sur les niveaux de service pour la prestation de programmes ministériels**

Selon les recommandations figurant dans le rapport de la vérificatrice générale de mai 2008, la Flotte s'est engagée à créer des ententes sur les niveaux de service qui déterminent clairement les rôles et les responsabilités de la Flotte et de ses clients, tout en augmentant la transparence et la responsabilisation.

La Flotte a respecté les ententes sur les niveaux de service concernant ses deux clients du ministère des Pêches et des Océans (Sciences des écosystèmes et

des océans et Écosystèmes et gestion des pêches) en avril 2009. Grâce à la mise en œuvre de ces accords en tant que cadre de référence, la Flotte a réussi à améliorer sa surveillance, son ajustement et sa production de rapports concernant son rendement, relativement aux services fournis à ces clients.

Une autre entente a été créée, visant à mettre en évidence les responsabilités de la Flotte et des services maritimes concernant la prestation des programmes de la Garde côtière. Il est prévu que la nouvelle entente sur les niveaux de service sera mise en œuvre en 2011-2012.

## 3 Ressources humaines de la Flotte

L'évolution démographique continuera de représenter le plus grand risque pour la main-d'œuvre de la Garde côtière, puisqu'un nombre croissant d'employés expérimentés deviennent admissibles à la retraite et que la population canadienne continue de se diversifier.

### PERSONNEL NAVIGANT

La Garde côtière a déterminé que l'équipage et les officiers des navires font partie des groupes essentiels aux opérations. Ces deux groupes

comprennent la grande majorité des employés du programme État de préparation opérationnelle de la Flotte. La mise en œuvre de mesures de recrutement propres à chaque groupe est en cours.

Les occupations à bord des navires ainsi que l'environnement opérationnel que connaissent les marins diffèrent grandement de ce que vit le personnel à terre de la Garde côtière. Les navires restent en mer pendant de longues périodes; le travail est ardu et bien souvent effectué dans des conditions physiques difficiles. Non seulement le

**Tableau 3**

*Répartition du personnel navigant, par région et par type d'emploi, le 1<sup>er</sup> avril 2010*

|   | Terre-Neuve-et-Labrador | Maritimes | Centre et Arctique | Québec | Pacifique | À l'échelle nationale |
|---|-------------------------|-----------|--------------------|--------|-----------|-----------------------|
| <i>Officiers de navire</i>  |                         |           |                    |        |           |                       |
| Portés à l'effectif (équivalents temps plein)                     | 217                     | 214       | 100                | 158    | 167       | 856                   |
| Portés à l'effectif (employés nommés pour une période déterminée) | 3                       | 6         | 8                  | 6      | 16        | 39                    |
| Nombre d'officiers de navire portés à l'effectif total            | 220                     | 220       | 108                | 164    | 183       | 895                   |
| <i>Membres d'équipage de navire</i>                               |                         |           |                    |        |           |                       |
| Portés à l'effectif (équivalents temps plein)                     | 356                     | 298       | 124                | 194    | 249       | 1 221                 |
| Portés à l'effectif (employés nommés pour une période déterminée) | 61                      | 56        | 41                 | 48     | 99        | 305                   |
| Nombre d'officiers de navire portés à l'effectif total            | 417                     | 354       | 165                | 242    | 348       | 1 526                 |

### Tableau 3 (suite)

Répartition du personnel navigant, par région et par type d'emploi, le 1<sup>er</sup> avril 2010

|  | Terre-Neuve-et-<br>Labrador | Maritimes  | Centre et<br>Arctique | Québec     | Pacifique  | À l'échelle<br>nationale |
|--|-----------------------------|------------|-----------------------|------------|------------|--------------------------|
| <i>Pilotes, navigateurs, ingénieurs et équipage d'aéronefs</i>             |                             |            |                       |            |            |                          |
| Portés à l'effectif<br>(équivalents temps<br>plein)                        | –                           | –          | –                     | 16         | 41         | 57                       |
| Portés à l'effectif<br>(employés nommés<br>pour une période<br>déterminée) | –                           | –          | –                     | 2          | 5          | 7                        |
| Nombre<br>d'employés<br>spécialisés portés à<br>l'effectif total           | –                           | –          | –                     | 18         | 46         | 64                       |
| <b>Total</b>   | <b>637</b>                  | <b>574</b> | <b>273</b>            | <b>424</b> | <b>577</b> | <b>2 485</b>             |

travail est physiquement ardu, mais il peut également s'avérer risqué. Les équipages et les officiers des navires doivent être bien formés et posséder une expérience suffisante pour effectuer leur travail avec succès. À cette fin, la Flotte doit non seulement recruter et conserver le personnel qualifié à un rythme correspondant à l'attrition, mais aussi s'assurer que les employés conservent les niveaux d'accréditation nécessaires pour effectuer le travail hautement spécialisé inhérent aux postes clés à bord des navires.

Dans le but d'atténuer le risque lié à l'accréditation, une stratégie élaborée dans le cadre du Plan stratégique des ressources humaines de l'année dernière consiste à puiser dans une source inexploitée jusqu'ici, soit les certificats d'ingénierie de niveau moyen, et ce, en établissant des exigences de formation individuelles pour les membres de l'équipage qualifiés qui possèdent un brevet d'officier mécanicien de quatrième classe, afin que ces derniers puissent obtenir un brevet d'officier mécanicien de troisième classe.

Le programme de certification des membres d'équipage des navires a mis en œuvre des modules de formation visant à aider les équipages à obtenir leur brevet de troisième classe dans un délai d'un ou deux ans. Cette stratégie fournira la flexibilité

nécessaire pour mettre en place des certificats de niveau moyen, tout en offrant des occasions de perfectionnement professionnel aux membres d'équipage.



Employés de la GCC se préparant pour des opérations en mer.

## Tableau 4

Répartition du personnel navigant, par région et par âge, le 1<sup>er</sup> avril 2010

| Catégorie d'âge  | Terre-Neuve-et-Labrador | Maritimes | Centre et Arctique | Québec | Pacifique | À l'échelle nationale |
|--|-------------------------|-----------|--------------------|--------|-----------|-----------------------|
| <i>Officiers de navire</i>                             |                         |           |                    |        |           |                       |
| Âge moyen (équivalents temps plein)                    | 45                      | 48        | 44                 | 45     | 45        | 45                    |
| Moins de 45 ans  | 85                      | 51        | 46                 | 69     | 73        | 326                   |
| De 45 à 54 ans   | 110                     | 117       | 48                 | 75     | 71        | 421                   |
| De 55 à 59 ans   | 16                      | 33        | 11                 | 17     | 24        | 101                   |
| 60 ans ou plus   | 9                       | 19        | 3                  | 3      | 15        | 49                    |
| Nombre d'officiers de navire portés à l'effectif total | 220                     | 220       | 108                | 164    | 183       | 895                   |
| <i>Membres d'équipage de navire</i>                    |                         |           |                    |        |           |                       |
| Âge moyen (équivalents temps plein)                    | 46                      | 50        | 43                 | 48     | 42        | 46                    |
| Moins de 45 ans  | 158                     | 62        | 74                 | 74     | 175       | 543                   |
| De 45 à 54 ans   | 168                     | 197       | 67                 | 110    | 115       | 657                   |
| De 55 à 59 ans   | 59                      | 66        | 21                 | 44     | 40        | 230                   |
| 60 ans ou plus   | 32                      | 29        | 3                  | 14     | 18        | 96                    |
| Nombre de membres d'équipage portés à l'effectif total | 417                     | 354       | 165                | 242    | 348       | 1 526                 |



## Tableau 4 (suite)

Répartition du personnel navigant, par région et par âge, le 1<sup>er</sup> avril 2010

| Catégorie d'âge  | Terre-Neuve-et-Labrador | Maritimes | Centre et Arctique | Québec | Pacifique | À l'échelle nationale |
|--|-------------------------|-----------|--------------------|--------|-----------|-----------------------|
| <i>Pilotes, navigateurs, ingénieurs et équipage d'aéronefs</i> |                         |           |                    |        |           |                       |
| Âge moyen (équivalents temps plein)                            | –                       | –         | –                  | 47     | 38        | 43                    |
| Moins de 45 ans  | –                       | –         | –                  | 3      | 33        | 36                    |
| De 45 à 54 ans   | –                       | –         | –                  | 12     | 12        | 24                    |
| De 55 à 59 ans   | –                       | –         | –                  | 3      | 1         | 4                     |
| 60 ans ou plus   | –                       | –         | –                  | 0      | 0         | 0                     |
| Nombre d'employés spécialisés portés à l'effectif total        | –                       | –         | –                  | 18     | 46        | 64                    |

## SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE

La Flotte se consacre à la sécurité et à la sûreté, à la protection de l'environnement et à la qualité des services qu'elle offre à ses clients. Tout au long de 2010-2011, dans le but d'assurer une amélioration continue et de mettre l'accent sur son mandat de sécurité et de sûreté, la Flotte a établi un document-cadre sur le système de gestion et de réglementation de la sécurité et de la sûreté. Elle a aussi terminé la formation d'agent de sûreté du navire et a obtenu la certification du programme des opérations de plongée et d'entraînement connexe à Sea Island. Enfin, la Flotte a mis en œuvre un processus de vérification interrégional, a procédé au renouvellement du contrat de la vérification externe et a élaboré et présenté son cours de vérification interne qui a donné lieu à une augmentation du nombre de vérificateurs.

## Incidents signalés

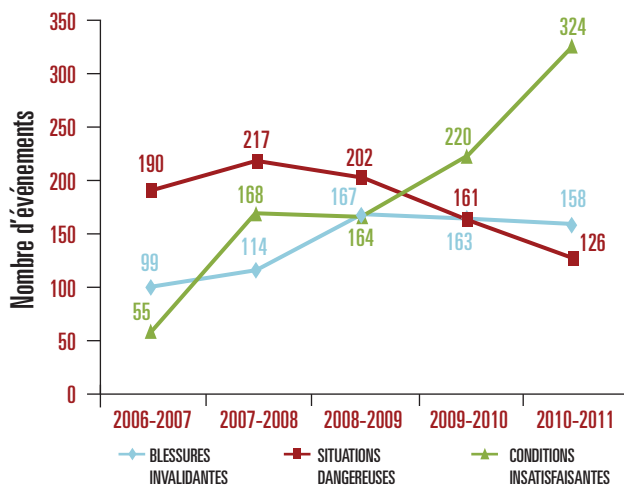
En 2010-2011, la Flotte a enregistré une baisse du nombre de blessures invalidantes. Le nombre d'incidents signalés s'élève à 158. Une blessure invalidante est une blessure qui empêche un employé de se présenter au travail le jour suivant la blessure, qui entraîne la perte d'une partie du corps (ou de l'utilité de cette partie) ou qui entraîne une altération chez l'employé d'une fonction de l'organisme.

Le nombre de situations dangereuses a continué de baisser, atteignant ainsi le plus bas niveau depuis 2004-2005, soit 126 incidents signalés. Une situation dangereuse est un accident, une maladie ou un quasi-accident occasionné par l'emploi, lié à l'emploi ou qui s'est produit en cours d'emploi et qui donne lieu ou peut donner lieu à des blessures corporelles ou à des dommages à la propriété ou à de l'équipement, ou encore entraîner la pollution de l'environnement marin.

Les conditions insatisfaisantes ont augmenté de 47 %, soit un total de 324 incidents signalés. Une condition insatisfaisante comprend des problèmes techniques, des pannes ou des défaillances liés aux systèmes ou à l'équipement, qui ne correspondent pas à la définition d'une situation dangereuse, mais qui peuvent avoir un effet sur le fonctionnement sécuritaire des machines ou la prestation sécuritaire ou efficace du programme.

### Graphique 17

*Tendance des incidents déclarés, 2006-2007 à 2010-2011*



## ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI AU SEIN DE LA FLOTTE

La Garde côtière reconnaît que le recrutement constitue une occasion de créer une main-d'œuvre plus représentative de la population canadienne. L'équité en matière d'emploi est également une occasion qui permet de puiser dans des bassins de talents non utilisés en vue de contribuer au maintien des opérations efficaces continues de la Flotte. Le Plan d'action de la gestion sur l'équité en matière d'emploi du MPO de 2008-2011 constitue le guide du programme État de préparation opérationnelle de la Flotte pour obtenir une main-d'œuvre représentative. Ce plan établit les lacunes au niveau de l'équité en matière d'emploi, les



Exercice mené dans le cadre du programme d'intervention environnementale

obstacles possibles à la réduction des lacunes, ainsi que les mesures à prendre pour surmonter ces obstacles.

Le programme État de préparation opérationnelle de la Flotte a permis d'éliminer les obstacles pour les candidats des groupes visés par l'équité en matière d'emploi souhaitant obtenir des postes au sein du personnel navigant, notamment en supprimant la condition préalable d'une langue seconde pour les candidats du programme de formation des officiers. Les membres des groupes désignés en mer sont présentés dans le matériel promotionnel de la Garde côtière. Une dispense d'une durée de six mois est offerte à tous les employés nommés pour une période indéterminée afin de leur permettre d'obtenir la certification sur les fonctions d'urgence en mer et de les encourager ainsi à entreprendre une carrière en mer. Le Réseau opérationnel des femmes a également été créé dans le cadre du plan de préparation opérationnelle de la Flotte en vue d'offrir une tribune pour le partage d'information entre les femmes qui travaillent en mer.

### Rendement

Bien que le travail en mer ait principalement été une affaire d'hommes, des efforts supplémentaires ont été déployés afin de recruter davantage de femmes pour des postes en mer. Le tableau 5

## Tableau 5

*Données démographiques sur le personnel navigant, le 1<sup>er</sup> avril 2010*

| Groupe professionnel         | Personnel navigant |           | Femmes |           | Hommes |           |
|------------------------------|--------------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
|                              | Nombre             | Âge moyen | Nombre | Âge moyen | Nombre | Âge moyen |
| Membres d'équipage de navire | 1 526              | 46        | 166    | 41        | 1 360  | 47        |
| Officiers de navire          | 895                | 46        | 68     | 37        | 827    | 46        |

présente les données démographiques sur le travail en mer de la Garde côtière en date du 1<sup>er</sup> avril 2010.

### Réseau opérationnel des femmes

Le Réseau opérationnel des femmes est un outil volontaire d'information et de communication

pour les femmes de la Flotte qui assument le défi d'occuper un emploi non traditionnel. Le réseau procure également des avantages secondaires en ce qui concerne le recrutement et l'encouragement des femmes qui travaillent en mer. L'objectif pour 2011-2012 est de régler les problèmes technologiques actuels afin d'achever la mise en œuvre complète du projet.

## 4 Cadre financier de la Flotte

Le cadre financier de la Flotte sert de fondement au Plan intégré des opérations de la Flotte en offrant les instructions, les outils, les thèmes et les données nécessaires à sa création. Voici ce qu'il présente :

- les rôles et responsabilités explicites des personnes concernées;
- les politiques, lignes directrices et directives fondamentales nécessaires à la création du plan;
- les procédures relatives à la planification financière et à l'examen financier, ainsi que les exigences en matière de rapports afin de garantir la conformité à la politique financière gouvernementale; et

- un compte rendu des décisions du Conseil exécutif de la Flotte liées au plan.

L'objectif du cadre financier de la Flotte est de veiller à ce que le Plan intégré des opérations de la Flotte soit pertinent, responsable, transparent et abordable à l'échelle nationale selon la situation financière actuelle de la Flotte.

### BUDGET THÉORIQUE

Le tableau 6 comporte des données budgétaires théoriques sur les opérations en mer de la Flotte pour 2010-2011.



Le NGCC *Samuel Risley*, navire polyvalent d'autonomie moyenne, dans la glace

## Tableau 6

### *Budget théorique, opérations de navires, 2010-2011*

| Salaire        | Fonctionnement et exploitation | Carburant     | Total          |
|----------------|--------------------------------|---------------|----------------|
| 149 367 088 \$ | 30 056 271 \$                  | 40 100 001 \$ | 219 523 360 \$ |

### PLAN RELATIF À LA CAPACITÉ FINANCIÈRE DE LA FLOTTE

Le plan relatif à la capacité financière de la Flotte comprend des risques financiers et opérationnels ainsi que des stratégies de gestion ciblées. Il comprend également des niveaux de financement théoriques pour le programme, une liste des exigences, les mesures actuelles liées à la capacité financière de la Flotte, des éléments non standards approuvés par le Conseil exécutif de la Flotte et des recommandations à l'intention du Conseil de gestion de la Garde côtière.

Le plan relatif à la capacité financière de la Flotte présente une perspective nationale des services pouvant être offerts par le plan de préparation opérationnelle de la Flotte dans un exercice financier donné, tout en conservant la capacité financière et la responsabilité globales quant au modèle de gouvernance ainsi que la transparence pour les clients de la Flotte.

### PLAN INTÉGRÉ DES OPÉRATIONS DE LA FLOTTE

Le Plan intégré des opérations de la Flotte est un document publié chaque année, qui représente un jalon important du processus de planification financière et opérationnelle de la Flotte. Ce plan comprend des consultations avec les clients de la Flotte, tant les clients internes du MPO que les clients externes, afin de déterminer leurs besoins en matière de navires de la Garde côtière et de soutien des hélicoptères dans l'exécution de leurs programmes en mer. Le plan exige également beaucoup d'intrants tels que les plans d'activités, les allocations financières selon le budget, les

ententes sur les niveaux de service ou les protocoles d'entente, les attentes des clients à l'égard du niveau de service, les exercices d'établissement des priorités et les plans d'investissement intégrés.

### Carburant

La gestion des dépenses de carburant est une tâche exigeante dans le cadre du programme État de préparation opérationnelle de la Flotte. La consommation de carburant prévue par les navires de la Garde côtière est d'environ 60 à 65 millions de litres chaque année. La très grande volatilité dans les dépenses de carburant découle à la fois de l'instabilité des prix et de la programmation des navires (p. ex., les activités de déglçage dépendent des conditions météorologiques). Pour améliorer la gestion des dépenses de carburant, une affectation financière contrôlée pour ces dépenses a été créée dans le cadre du système de gestion financière du programme État de préparation opérationnelle de la Flotte.



Un hélicoptère de la GCC (le MBB BO-105)  
Photo : Photothèque nationale

La création d'une affectation financière contrôlée pour les dépenses de carburant offre à la Garde côtière le soutien et la preuve corroborante nécessaires au moment de discuter la consommation réelle de carburant et les exigences essentielles de financement avec le ministère et les organismes centraux. Cette affectation contrôlée est appuyée par un processus qui assure la surveillance courante et la présentation de rapports sur la consommation et les dépenses par les régions à l'administration centrale nationale chaque mois.

Cette affectation, contrôlée à l'administration centrale par le directeur général de la Flotte, est utilisée pour fournir à chaque région une partie calculée au prorata du budget de carburant du programme État de préparation opérationnelle de la Flotte, en fonction des exigences régionales à l'appui du programme. Les contrôles des dépenses associées à l'affectation précisent que le financement peut seulement être utilisé afin d'acheter du carburant pour les navires. Dans le rare cas où il est prévu en fin d'année qu'un compte régional aura un surplus, le financement sera soit redistribué par le directeur général de la Flotte aux régions nécessitant des fonds supplémentaires pour le carburant durant l'exercice en cours, soit renvoyé au commissaire, compte de vérification de la Garde côtière. Il ne peut pas être utilisé par les régions, à l'échelle régionale, en vue de financer des pressions financières.

La nature contrôlée de l'affectation offre au programme État de préparation opérationnelle de la Flotte des avantages directs. Par exemple, lorsqu'il existe de fortes pressions sur le budget de carburant de la Garde côtière, la validation rigoureuse et la surveillance constante de l'affectation de carburant peuvent être utilisées afin de démontrer le besoin de fonds supplémentaires pour le carburant durant l'exercice en cours de la part du commissaire de la Garde côtière, du sous-ministre du MPO ou du Conseil du Trésor.

### ***Remboursement sur la taxe d'accise fédérale***

Le 17 mars 2010, une modification réglementaire rétroactive apportée au *Règlement sur les provisions de bord* a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, qui permet à la Garde côtière de demander un remboursement sur la taxe d'accise fédérale pour le carburant consommé à l'extérieur des eaux canadiennes à compter du 1<sup>er</sup> avril 2008. À la suite de ce changement réglementaire, la Garde côtière a demandé et reçu un remboursement de la taxe d'accise fédérale d'environ 405 000 \$ pour 2009-2010.

Dans le but d'assurer l'uniformité à l'échelle nationale en ce qui concerne la présentation de rapports sur la consommation de carburant à l'extérieur des eaux canadiennes (p. ex., au-delà de la limite de 12 milles marins), la Circulaire de la Flotte (07-2010) sur l'allègement de la taxe d'accise fédérale, publiée le 16 juillet 2010, a été fournie aux officiers de navire et aux membres d'équipage pour leur expliquer les directives, les procédures et les exigences réglementaires de la modification apportée au *Règlement sur les provisions de bord* (DORS/96-40).

Actuellement, la Garde côtière prévoit recevoir environ 400 000 \$ en fonds disponibles par année qui feront partie des prévisions officielles de la Flotte relatives au carburant ainsi que de l'approche visant à obtenir un budget de carburant de solde zéro à chaque exercice financier successif.

# 5 Renouvellement de la flotte

## NOS BIENS

La Flotte est responsable d'offrir des navires, des aéroglisseurs et des hélicoptères sécuritaires, fiables et opérationnels de même que des membres d'équipage professionnels et compétents capables de satisfaire aux exigences sur l'eau de la Garde côtière et du MPO ainsi que d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Afin de maintenir la capacité d'offrir un service 24 heures par jour, 365 jours par année, en date du

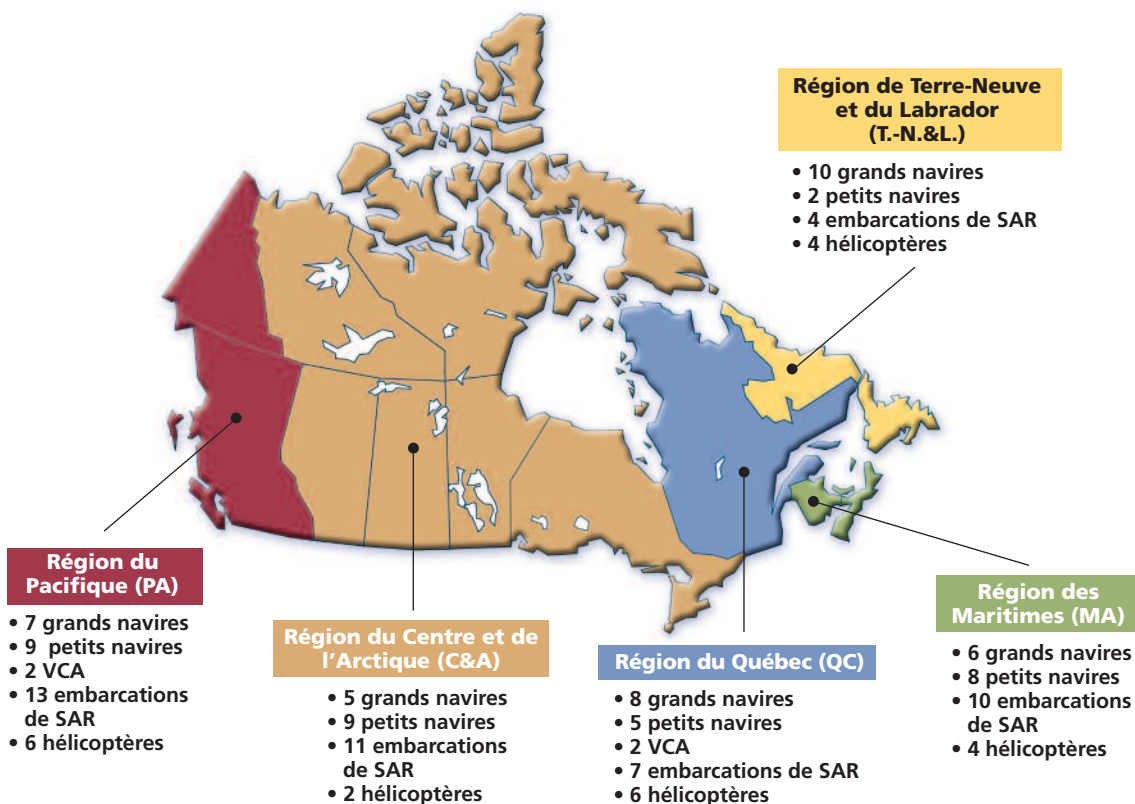
31 mars 2011, la Flotte compte 118 navires, y compris quatre aéroglisseurs et 22 hélicoptères.

## Nouvelles acquisitions

Le gouvernement du Canada et la Garde côtière s'engagent à renouveler la flotte. Par l'intermédiaire du Plan d'investissement de la Garde côtière, du Plan d'investissement de la Flotte et du Plan d'action économique, la Flotte a remplacé un certain nombre de navires au cours des dernières

**Figure 2**

*Répartition des navires par région (en date du 31 mars 2011)*



années. En 2010-2011, la Flotte a acquis deux navires et un hélicoptère – un Bell 212, qui a été enregistré à la Garde côtière le 30 mars 2010 et qui est rentré en service le 16 juin 2010.

### Nouveaux navires en 2010-2011

#### *NGCC Viola M. Davidson*

Le *NGCC Viola M. Davidson* est un navire spécialisé en aluminium de la Garde côtière qui a été construit en même temps que son jumeau, le *NGCC Kelso*, aux fins de recherches halieutiques par ABCO Industries Limited de Lunenburg (Nouvelle-Écosse). Mis à l'eau le 3 mars 2010, le *NGCC Viola M. Davidson* a été affecté le 23 septembre 2010 et a été mis en service à la Station biologique de Saint Andrews sur la rive de la baie Passamaquoddy au Nouveau-Brunswick. Construit pour remplacer le *Pandalus III* à la Station biologique de Saint Andrews, le *NGCC Viola M. Davidson* a permis à la Flotte d'appuyer les travaux scientifiques réalisés dans les zones côtières et jusqu'au milieu de la baie de Fundy tous les jours de l'année.



*NGCC Viola M. Davidson*, navire spécialisé

#### *NGCC Cap Perce*

Après avoir servi de navire de formation pour le Collège de la Garde côtière canadienne (depuis 2005), le bateau de recherche et de sauvetage d'avant-garde de classe Cape *NGCC Cap Perce*, qui a été construit par Victoria Shipyards Co. Ltd. à Victoria (Colombie-Britannique), a été

transféré en septembre dans la région du Québec afin d'appuyer son programme de Recherche et sauvetage. Il a par la suite été transféré au poste de Kégaska, située sur la rive nord du Québec, et a officiellement été mis en service le 24 juin 2010. La zone de service du *NGCC Cap Perce*, navire qui était principalement destiné aux opérations de recherche et sauvetage, englobe les eaux entre Natashquan (Québec) et Harrington Harbour (Québec).

### Navires en construction

La Flotte comprend aussi un certain nombre de navires dont la construction a commencé ou se poursuit en 2010-2011. Dans le cadre du Plan de renouvellement de la Flotte et du Plan d'action économique, la Flotte a reçu un important financement et une excellente occasion de remplacer la capacité des navires vieillissants.

#### *Navires de recherche et sauvetage – classe Cape*

En mars 2011, la construction de cinq nouveaux navires de classe Cape tirait à sa fin au Victoria Shipyards (Colombie-Britannique) : *NGCC Cape Rescue* (région du Centre et de l'Arctique), *NGCC Cap Aupaluk* (région du Québec), *NGCC Cape Dauphin*, *NGCC Cape Naden* et *NGCC Cape Palmerston* (région du Pacifique). Ces nouveaux navires ont été financés par le Plan d'action économique du Canada et, une fois en service, seront affectés à l'accroissement de la capacité de la Flotte en recherche et sauvetage.



*NGCC Cap Aupaluk*, bateau de SAR



### **Navires semi-hauturiers de recherches halieutiques**

Également financée par le Plan d'action économique du Canada, la construction de trois navires semi-hauturiers de recherches halieutiques s'est poursuivie : *NGCC Vladyskov*, *NGCC M. Perley* et *NGCC Leim*. Ces navires seront affectés au programme Sciences des océans du MPO.

### **Patrouilleurs semi-hauturiers**

Enfin, la construction de deux patrouilleurs semi-hauturiers s'est poursuivie comme prévu : *NGCC Private Robertson V.C.* et *NGCC Corporal Kaeble V.C.* Il s'agit des premiers de neuf patrouilleurs semi-hauturiers à être livrés et ils devraient être en service au sein de la Flotte d'ici 2013. Ces navires formeront la nouvelle classe de navires « Hero » et seront nommés en l'honneur de héros canadiens qui, pour servir le Canada, ont fait passer le devoir avant leur propre sécurité. Ils porteront les noms suivants : *NGCC Corporal Kaeble V.C.*, *NGCC Private Robertson V.C.*, *NGCC Corporal Teather C.V.*, *NGCC Constable Carrière*, *NGCC G. Peddle*, *NGCC Corporal McLaren M.M.V.*, *NGCC A. LeBlanc*, *NGCC M. Charles* et *NGCC Captain Goddard M.S.M.*

### **Biens mis hors service**

Lorsque des navires ou des hélicoptères atteignent ou dépassent leur durée de vie utile, ils sont mis hors service par la Garde côtière. Les navires mis hors service sont habituellement vendus dans leur intégralité, mais peuvent aussi être vendus par pièces ou recyclés. En 2010-2011, deux navires de la Garde côtière ont été mis hors service : *NGCC Pandalus III* et *NGCC Shark*. De plus, le *NGCC Wilfred Templeman* et le *NGCC Nahidik* n'ont pas été utilisés dans le cadre de programmes et ont été déclarés comme excédentaires en 2010-2011. Enfin, la Flotte a désaffecté un hélicoptère en 2010-2011, soit le CG 253, un Sikorsky S-61.



*NGCC Pandalus III*, navire semi-hauturier de recherches halieutiques, un actif mis hors service  
Photo : A. Jones

### **Navires affrétés**

La demande en services maritimes est constamment grande et continue d'augmenter. Dans certains cas, le nombre ou la configuration des navires disponibles ne permettent pas à la Flotte d'offrir ses programmes de façon opportune. Lorsque cela se produit, la Flotte affrète des navires privés. Les navires affrétés sont entièrement configurés, équipés, exploités et armés par le personnel de la Flotte.

Au cours des cinq dernières années, la Flotte a affrété le *NGCC Cape Mariner IV*, navire spécialisé affecté au programme de conservation et de protection du secteur Écosystèmes et gestion des pêches. En raison de ses propres exigences opérationnelles, le propriétaire du navire a dû reprendre possession du *NGCC Cape Mariner IV* en mai 2010. Le *NGCC Cape Mariner IV* a donc été remplacé par le *NGCC Kode and Kin*, qui est entré en service en novembre 2010. Tout comme le *NGCC Cape Mariner IV*, le *NGCC Kode and Kin* est en service à partir de Saint John (Nouveau-Brunswick) et dessert la région des Maritimes.



NGCC *Cap Perce*, bateau de SAR

### Nouveau poste de recherche et sauvetage à Kégaska (Québec)

Le 19 janvier 2009, l'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, a annoncé qu'un nouveau poste de recherche et sauvetage serait créé à Kégaska, au Québec. Kégaska est un village éloigné comptant environ 130 résidents situé sur la rive nord du Québec. Ce village n'est accessible que par avion, bateau,

motoneige ou véhicule tout-terrain. Toutefois, étant donné ses importantes activités de pêche commerciale, ses nombreuses embarcations de plaisance et son trafic commercial maritime dense, l'emplacement a été jugé stratégique pour l'établissement d'un poste de recherche et sauvetage. Le *NGCC Cap Perce* a été affecté au poste de Kégaska et est entré en service le 24 juin 2010.

## 6 Prochaines étapes

La Garde côtière canadienne continuera à répondre aux besoins en constante évolution de ses clients avec flexibilité et de façon professionnelle et efficace. Il faudra pour cela des navires et des hélicoptères polyvalents pour continuer à servir une grande variété de clients dans des environnements et des conditions variées, de même que des partenariats solides entre les différents ordres de gouvernements et d'autres établissements publics.

De plus, la Flotte continuera à investir dans ses systèmes d'information afin que les gestionnaires puissent disposer de l'information suffisante et appropriée au moment opportun et prendre des décisions de manière efficace et efficiente.

### **SYSTÈMES D'INFORMATION SUR LA FLOTTE**

#### **iFlotte**

iFlotte est un système intégré qui sera utilisé pour remplacer le Système d'information des activités de la Flotte. iFlotte enregistre l'information sur les activités, la livraison des services et le positionnement des actifs de la GCC ainsi que le carburant utilisé par ces derniers. iFlotte servira aussi de système de transmission d'ordres d'appareillage aux navires. Le système sera mis en œuvre partout au pays à la fin de mars 2012. Cela comprendra l'installation du logiciel et la formation de l'ensemble du personnel navigant des niveaux MAO-02 et des niveaux supérieurs.

#### **Systèmes d'information géographique**

Le système d'information géographique, intitulé Portrait opérationnel commun, est en production depuis mars 2010. Ce portrait peut être exploité par toutes les directions de la Garde côtière nécessitant une fonction géospatiale. À ce jour, les Centres des opérations de la sûreté maritime, les Services de communication et de trafic maritimes et les Systèmes de transport intelligents évaluent le Portrait opérationnel commun en vue de l'utiliser au sein de leur organisation.

#### **Iris**

L'application Iris est un système d'information utilisé pour relayer les messages sur le statut opérationnel, l'affrètement et le positionnement géographique des navires et hélicoptères entre les Centres régionaux des opérations et le Centre national de coordination basé à Ottawa. L'application Iris a été implantée avec succès en 2010-2011. Iris est présentement utilisée par tous les Centres régionaux des opérations, à l'échelle du pays.

#### **Système Common Core**

Le Common Core est un répertoire des renseignements sur les navires. Il a été mis en œuvre au cours du dernier exercice et constitue le fondement des développements au sein de la Flotte. Il y a un grand intérêt à l'égard de l'utilisation de Common Core à l'échelle de la Garde côtière pour d'autres projets d'élaboration d'applications.

## ENTENTE SUR LES NIVEAUX DE SERVICE ENTRE LA FLOTTE ET LES SERVICES MARITIMES

Le plan de préparation opérationnelle de la Flotte appuie directement les activités et les programmes de la Direction des services maritimes, qui est responsable de la prestation des programmes suivants de la Garde côtière :

- Programme des aides à la navigation;
- Intervention environnementale;
- Déglçage;
- Services de communication et de trafic maritimes;
- Recherche et sauvetage; et
- Gestion des voies navigables.

Ces programmes et services ont pour objet de mettre à la disposition des clients et des intervenants des voies navigables sûres, efficaces et accessibles ainsi que de protéger nos aires marines contre les dommages environnementaux. Le programme État de préparation opérationnelle de la Flotte présente les plateformes permettant d'offrir ces programmes et services essentiels de la Garde côtière.



Enlèvement d'une bouée  
Photo : A. Jones

Pour accroître la transparence et la responsabilisation interne, en 2010-2011, la direction de la Flotte a formalisé les niveaux de service offerts aux Services maritimes en établissant une entente sur les niveaux de service qui sera en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2011 au 31 mars 2014.

## STRATÉGIE POUR LE NORD

À mesure que l'importance stratégique de l'Arctique canadien augmente, nous comprenons les défis à relever : aider le gouvernement du Canada à réaliser sa Stratégie pour le Nord actuelle et future, accroître la sensibilisation stratégique, améliorer la compréhension des vulnérabilités, répondre aux demandes de service croissantes et changeantes, et s'adapter à un environnement complexe et en évolution. La Garde côtière agira sur plusieurs fronts.

Tout au long de 2010-2011, la Garde côtière, en partenariat avec le MPO et d'autres ministères et organismes gouvernementaux, a contribué de façon importante aux quatre secteurs prioritaires de la Stratégie pour le Nord, y compris l'exercice de notre souveraineté dans l'Arctique, la promotion du développement économique et social, la protection du patrimoine environnemental du Nord ainsi que l'amélioration et le développement de la gouvernance nordique. Nous avons contribué par l'intermédiaire de ce qui suit :

- l'escorte de navires commerciaux dans la glace pour assurer l'accès aux collectivités nordiques;
- le soutien à des activités scientifiques comme les relèvements hydrographiques et les travaux scientifiques maritimes;
- l'entretien de certaines aides à la navigation dans les voies navigables de l'Arctique canadien;
- l'offre d'une capacité d'intervention principale pour intervenir dans le cas d'incidents de pollution au nord du 60<sup>e</sup> parallèle;



Le NGCC *Henry Larsen*, brise-glace moyen, dans l'Arctique

- la prestation de services de recherche et sauvetage maritimes;
- la prestation d'un service de radiocommunications de sécurité à partir de deux centres saisonniers de Services de communications et de trafic maritimes dans l'Arctique, soit l'un à Inuvik, à l'ouest et l'autre à Iqaluit, à l'est;
- la diffusion d'information sur les conditions météorologiques et l'état des glaces, ainsi que des avertissements en matière de navigation;

- la livraison de nourriture, de marchandises et de carburant aux sites éloignés, où les services commerciaux ne sont pas disponibles;
- la tenue d'exercices conjoints avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière des États-Unis et d'autres partenaires internationaux; et
- la sensibilisation au domaine maritime de l'Arctique grâce à l'identification des navires et au suivi des initiatives de sûreté.

En 2010-2011, la Garde côtière canadienne a fini la distribution des trousseaux d'équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique en vertu des initiatives pour améliorer la santé des océans. Cela porte à 22 le nombre total de dépôts d'équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique.

Étant l'un des symboles les plus identifiables d'une présence canadienne dans le Nord, la Garde côtière canadienne aide à renforcer aussi bien la souveraineté dans l'Arctique canadien que les actifs dans le Nord canadien grâce à la présence du personnel de la Garde côtière et au rôle de la Garde côtière dans la marine



NGCC *Amundsen*, brise-glace moyen  
Photo : Winnipeg Free Press

*Le Grand Nord est notre destinée. [...] Et ne pas embrasser sa promesse au moment même où naît son ascendance consisterait à tourner le dos à ce que signifie être Canadien. [...] Car, comme l'avait déclaré ici même le premier ministre Diefenbaker [...] en 1961 : Un nouveau monde émerge au-delà du cercle arctique. C'est ce monde, un nouveau monde pour tous les peuples des régions de l'Arctique, que nous, au Canada, commençons à bâtir.*

— Le premier ministre Stephen Harper,  
août 2008, Inuvik, Territoires du Nord-Ouest

marchande du Nord. Parallèlement aux activités d'autres parties du MPO, la Garde côtière facilite l'atteinte des objectifs de la Stratégie pour le Nord du gouvernement, et maintient les voies navigables arctiques ouvertes, sécurisées et propres.

La Garde côtière canadienne a conscience que son rôle en tant que prestataire de services maritimes civils du Canada n'a jamais été aussi

important, pour ne pas dire exigeant. Chaque jour, nos femmes et nos hommes se dévouent au service des clients de la Flotte et de l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens.

Si vous avez des questions ou des commentaires au sujet de cette publication, veuillez communiquer avec une des personnes dont le nom figure à la section 7.



Un hélicoptère de la GCC en vol à l'horizon

## 7 Personnes-ressources de la Direction générale

### REPRÉSENTANTS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

**Mario Pelletier**

Directeur général de la Flotte  
Tél : 613-990-9172

**Ron Miller**

Directeur, Soutien opérationnel  
Tél : 613-990-0341

**Miriam Van Roosmalen**

Directrice, Activités opérationnelles de la Flotte  
Tél : 613-991-0262

**Michel Desormeaux**

Directeur intérimaire, Sécurité et sûreté de la Flotte  
Tél : 613-998-1511

**Steve Peck**

Directeur, Personnel maritime  
Tél : 613-998-1662

**Michèle Le Blanc**

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

**Anthony Potts**

Directeur de projet, Projet du brise-glace polaire  
Tél : 613-991-9724

### DIRECTEURS RÉGIONAUX DE LA FLOTTE

**Stephen Decker**

Directeur régional de la Flotte  
Centre régional des opérations,  
Région de Terre-Neuve et du Labrador  
Tél : 709-772-5497

**Anne Miller**

Directrice régionale de la Flotte  
Centre régional des opérations,  
Région des Maritimes  
Tél : 902-426-6146

**Johnny Leclair**

Directeur régional de la Flotte  
Centre régional des opérations,  
Région du Québec  
Tél : 418-648-3200

**Brian LeBlanc**

Directeur régional de la Flotte  
Centre régional des opérations,  
Région du Centre et de l'Arctique  
Tél : 519-383-1880

**David « Duke » Snider**

Directeur régional de la Flotte  
Centre régional des opérations,  
Région du Pacifique  
Tél : 250-480-2737



Photo : R. Borden