



Pêches et Océans  
Canada

Fisheries and Oceans  
Canada

Garde côtière  
canadienne

Canadian  
Coast Guard



# GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE 2008-2009 RAPPORT ANNUEL DE LA FLOTTE



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

Canada 

## **En couverture : Le capitaine Rob Gray et Megan Carter à bord du *NGCC Sir William Alexander***

Le capitaine Rob Gray a pris la mer à l'âge de 17 ans. Il a rejoint la Garde côtière canadienne dans la région des Maritimes en 1979, au poste de matelot de pont à bord de l'ancien *Sir William Alexander*. Il a gravi progressivement les échelons et a exercé la majeure partie des dix dernières années au poste de commandant de bord sur des navires multitâches à grande autonomie. Au cours de sa carrière de commandant de bord, il a navigué de l'Arctique au golfe du Mexique. Il a assuré un certain nombre de fonctions importantes à terre, notamment à titre de coordonnateur de la transition du *NGCC Louis St-Laurent* et du *NGCC Terry Fox* et occupe aujourd'hui le poste de surintendant par intérim, Marine dans la région des Maritimes.

Megan Carter a rejoint la Garde côtière canadienne à titre d'élève officier en 2001. Elle a obtenu son diplôme en 2005 et a servi la majeure partie de sa jeune carrière à bord des navires dont la mission principale est dédiée au programme Science, à savoir le *NGCC Hudson* et le *NGCC Matthew*. En 2007, elle a également assumé les fonctions de capitaine en second à bord du *NGCC Hudson*, à bord duquel elle a navigué en 2008, à l'occasion d'un voyage de découverte dans la baie de Fundy. À l'aide d'un sous-marin robotique, cette mission a recueilli des données sur de nouvelles espèces marines qui vont occuper la communauté scientifique pendant des années. Megan étudie aujourd'hui pour obtenir son brevet de commandant de la Garde côtière canadienne.

Publié par :

La Garde côtière canadienne  
Pêches et Océans Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6

Rapport annuel de la Flotte 2008–2009

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

Also available in English.

MPO/2009-1607  
Cat. No. Fs151-11/2009  
ISBN 978-1-100-50059-1  
Cat. No. Fs151-11/2009E-PDF  
ISBN 978-1-100-13224-2

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2009

Imprimé sur du papier recyclé



# TABLE DES MATIÈRES

(Période de déclaration : du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 31 mars 2009)

Message du directeur général de la Flotte de la Garde côtière canadienne	1
<b>1 Servir les Canadiennes et les Canadiens</b>	<b>6</b>
1.1 Nos clients	8
1.2 Nos opérations	10
1.3 Notre environnement	14
<b>2 Notre personnel</b>	<b>16</b>
2.1 Conventions collectives : Améliorer les relations de travail	17
2.2 Recrutement : Revitaliser notre main-d'œuvre	20
2.3 Comprendre notre main-d'œuvre : Gérer la relève	21
2.4 Formation et perfectionnement : Améliorer les compétences	22
2.5 Équité en matière d'emploi : Accroître la diversité	24
<b>3 Nos navires et nos hélicoptères</b>	<b>26</b>
3.1 Une Flotte âgée : en transition	27
3.2 Planification interne des immobilisations à long terme : Remplacement des petits navires	29
3.3 Plan de remplacement des immobilisations externes : Remplacement des grands navires	31
3.4 Le Plan d'action économique du gouvernement du Canada : Bâtir une flotte plus durable	34
<b>4 Notre services</b>	<b>36</b>
4.1 Services de recherche et de sauvetage	37
4.2 Services de sûreté maritime	39
4.3 Services d'intervention environnementale	40
4.4 Services d'aides à la navigation et des voies navigables	42
4.5 Services de déglacage	44
4.6 Services de communications et de trafic maritimes	47
4.7 Ministère des Pêches et des Océans	47
4.7.1 La recherche en mer	47
4.7.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture	49
4.8 Autres ministères et organismes du gouvernement	51
4.8.1 Souveraineté en Arctique	52
<b>5 Évaluation du rendement</b>	<b>54</b>
5.1 Responsabilisation	54
5.2 Prestation sûre et sécuritaire	57
5.3 Prestation efficace	58
5.4 Prestation efficiente	59
5.5 Ressources financières : Transition vers une plus grande transparence des coûts	61
<b>6 Perspectives d'avenir</b>	<b>64</b>
<b>7 Liste de références</b>	<b>66</b>
Liste des acronymes	67
Liste des graphiques	68
Liste des tableaux	68





*NGCC Pierre Radisson, brise glace moyen, avec le NCSM Toronto lors de l'Opération NANOOK 2008, à Iqaluit au Nunavut.*

Photo: Cpl David Cribb, Caméra de Combat du MDN





## MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

C'est avec une grande fierté que je vous présente à nouveau le Rapport annuel de la Flotte pour la Garde côtière canadienne (GCC). Ce rapport, qui couvre la période du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 31 mars 2009, représente pour nous une troisième occasion d'expliquer aux Canadiens et aux Canadiennes, aux clients, aux employés et aux parties intéressées le rôle, les services et les capacités de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Ce faisant, nous nous efforçons de démontrer dans ce rapport l'utilisation faite des deniers publics, sans hésiter toutefois à examiner les écueils, les écarts et les risques, en vue d'améliorer nos services et nos capacités. Des renseignements plus détaillés relatifs au Plan d'activités et au Plan stratégique des ressources humaines de la GCC sont accessibles à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil>.

Cette année, notre rapport porte sur le changement et la transition. L'année passée s'est révélée très dynamique et captivante pour la GCC et pour la Flotte, en particulier. Nous continuons d'enregistrer des progrès sur divers fronts, dont le renouvellement de la Flotte, les ressources humaines et la gestion.

Nous avons enregistré des progrès notables au chapitre de la construction des navires, avec le premier d'un grand nombre de nouvelles unités, le *GCC Mamilossa*, grand aéroglisseur à la pointe de la technologie, livré à notre région du Québec. D'autres avancées importantes continuent de se manifester au niveau du remplacement des navires dont le financement a déjà été voté dans le cadre des budgets fédéraux antérieurs. En outre, selon le Plan d'action économique du Budget fédéral, la GCC recevra quelque 175 millions de dollars supplémentaires au cours des deux prochaines années, destinés à la Prolongation de la vie utile des navires (PVN), à l'augmentation du nombre d'opérations de radoub et d'entretien, ainsi qu'à la construction de cinq bateaux de recherche et sauvetage (SAR), de trois navires de recherche en milieu riverain et d'un grand nombre de petites embarcations. La GCC finance par ailleurs la construction d'un certain nombre



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

de navires plus petits, dont la livraison ne saurait tarder.

En ce qui concerne notre situation financière globale, la stabilisation du financement de la Flotte se poursuit grâce à la mise en œuvre du programme de Préparation opérationnelle de la Flotte et à la signature de nouveaux Accords sur les niveaux de service (ANS) avec les secteurs Sciences et Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA) du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Ces ententes pilotes signifient que le financement des services de la Flotte assurés aux programmes Sciences et GPA (de l'ordre de 60 millions de dollars par an) constituent désormais une partie intégrante du financement opérationnel de la Flotte, en échange d'un cadre plus clair et plus responsable de prestation de services à ces clients particuliers. La GCC est par

ailleurs arrivée à obtenir, à titre ponctuel, 20 millions de dollars supplémentaires visant à compenser le prix élevé du carburant et à soutenir la prestation opérationnelle continue (la GCC continue de travailler avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor à une solution à long terme). Ces initiatives, associées à un financement renforcé des programmes de prolongation de la vie utile des navires, de radoub et de maintenance, ont permis à la GCC de stabiliser sa Flotte ainsi que ses autres opérations et à améliorer sa planification et ses services, alors que nous préparons l'arrivée des nouveaux navires.

Au cours de l'année écoulée, la GCC s'est aussi penchée de manière attentive et structurée sur un certain nombre de défis concernant les ressources humaines. Dans le cas de la Flotte, de nombreux employés prendront leur retraite au cours des prochaines années, alors qu'en même temps nous aurons besoin de davantage de personnel maritime à bord de nos nouveaux navires. Ce défi, combiné à une pénurie internationale estimée à près de 30 000 marins, signifie que nous allons devoir mettre l'accent sur diverses initiatives visant à attirer et à retenir les professionnels maritimes. Certains de ces projets concernent la finalisation du Plan de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne et l'augmentation des admissions à 64 élèves officiers par année, à compter de septembre 2010, la création d'un programme de certification des équipages de navires, la consolidation de nos ententes avec les écoles nautiques provinciales et la conclusion d'une entente relative aux services essentiels avec l'Union canadienne des employés des transports. La GCC a par ailleurs ciblé le recrutement comme une priorité et, outre la création du Groupe de renouvellement de la main-d'œuvre nationale de la GCC, elle a aussi créé le Programme de recrutement du personnel navigant dans le cadre d'un programme plus élargi de recrutement.

## POURQUOI CHANGER?

Alors, pourquoi nous faut-il changer? En clair, une transformation est nécessaire si nous tenons à survivre dans un environnement dans lequel les risques sont courants et les changements constants. En notre qualité de flotte civile du Canada, nous constituons une composante critique de la police d'assurance maritime du pays.

À titre de prestataire essentiel de services en mer, nous mettons en œuvre une capacité marine viable, adaptable et réactive, selon les situations qui se présentent. Si nous demeurons avant-gardistes et adaptables, non seulement nous survivrons, mais nous prospérerons dans cet environnement.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le rapport de cette année met l'accent sur le changement et sur la transition. Il ne nous est pas réellement possible de traiter du changement sans d'abord comprendre pleinement notre environnement opérationnel courant, ainsi que les risques qu'il comporte et avec lesquels nous vivons et travaillons tous les jours. À cette fin, j'aimerais organiser la discussion autour de trois volets : stratégique et de gestion, opérationnel et personnel.

## CHANGEMENT STRATÉGIQUE ET DE GESTION

### APPROCHE : AGRESSIVE

Il y a de cela à peine quelques années, la GCC était confrontée à une flotte vieillissante et constamment à court d'argent, parce qu'elle était financée par le biais de divers programmes et autres mécanismes. La planification de la maintenance était déconnectée de la planification opérationnelle, sans aucun plan fiable de renouvellement de la Flotte ou des immobilisations à long terme, et ses systèmes et processus de gestion portaient pour l'essentiel sur les exigences internes plutôt que sur les besoins externes et des clients.

Dynamisée par l'arrivée d'un nouveau Commissaire et d'une équipe de gestionnaires supérieurs, et convaincue du manque de fiabilité croissant de ses actifs, la GCC a pris bonne note des recommandations formulées dans les rapports de la vérificatrice générale et d'auto-examen de la GCC pour s'embarquer dans une campagne agressive de gestion du changement sur les fronts stratégique et de la gestion. En quelques années seulement, la GCC a dressé un Plan complet de renouvellement de la flotte (qui fera l'objet d'une révision cette année afin de pouvoir mieux répondre aux besoins évolutifs et aux attentes des Canadiens); reçu 1,5 milliard de dollars destinés à la construction d'une première vague de nouveaux navires; reçu un financement opérationnel important visant à



stabiliser les opérations et la maintenance; révisé, mis à jour, peaufiné ou simplement mis au rebut un grand nombre de systèmes et de processus de gestion de la Flotte; et, grâce à des ANS avec ses clients, a mis en place une méthode complètement renouvelée de conduite des affaires et de financement des programmes de la Flotte livrés à l'extérieur de la GCC.

La GCC a décidé, tout à fait délibérément, d'aborder ces défis selon un mode très agressif. Compte tenu de l'âge et du manque de fiabilité de la flotte, de l'insuffisance de fonds non seulement incertains, mais également assortis d'approches obsolètes, le risque pour la GCC de ne pas se montrer suffisamment réactive était tout simplement trop grand.

Par souci de précision, néanmoins, de nombreuses difficultés demeurent pour la Flotte. Ses actifs continuent de vieillir, mais nous avons stabilisé le financement de la Flotte et sa fiabilité tout en enregistrant d'importants progrès au niveau de la construction de la première vague de nouveaux navires. En termes de gestion de la Flotte et de systèmes et de pratiques de planification, nous pouvons faire valoir que la GCC jouit désormais d'une position de chef de file dans nombre de ces domaines. La GCC, et la Flotte en particulier, est par ailleurs très bien placée pour bénéficier d'appuis supplémentaires de l'extérieur au cours des années à venir.

Une fois encore, je suis d'avis que ne pas avoir opté pour cette approche agressive aurait été très risqué et aurait perpétué le déclin de la Flotte avec une réduction proportionnelle dans la qualité de nos services aux Canadiens et aux Canadiennes.

## CHANGEMENT OPÉRATIONNEL

### APPROCHE : CONTRÔLE ET ATTÉNUATION DU RISQUE

La Flotte de la Garde côtière canadienne est exploitée 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par an, dans un environnement difficile où le risque est omniprésent. Il y a quelque 10 ans de cela, la GCC se lançait dans l'élaboration de son Système de gestion de la sûreté et de la sécurité (SGSS) de la Flotte. À notre connaissance, la GCC est la seule flotte gouvernementale du genre dans

le monde, exploitée à la fois selon les normes du *Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et de la prévention de la pollution (Code ISM)* et du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)*. En outre, en réponse aux incidents, à l'évolution des exigences et des technologies, et à une culture opérationnelle d'autoévaluation et d'amélioration, la Flotte continue de mettre en œuvre une vaste panoplie d'initiatives pensées pour aider les « gardes-côtes » (nous nous appelons ainsi) à gérer et à atténuer les risques auxquels ils font face au quotidien, de sorte à nous protéger et à protéger les autres, et à mieux servir les Canadiens.

Voici quelques exemples de ces initiatives : sans doute l'une des meilleures formations du monde pour les pilotes d'embarcations pneumatiques à coque rigide; des modules de formation et des procédures renforcées ainsi que le meilleur matériel disponible visant à soutenir notre rôle évolutif dans la sûreté maritime armée et dans les opérations coercitives de conservation et de protection (C&P) du MPO; des améliorations considérables à la sûreté aérienne; l'établissement d'une structure de Préparation à la mission (et de soutien à la prise de décisions et à l'établissement de rapports); des améliorations au programme de plongée et de sauvetage; des communications sécurisées, le courriel en mer, le contrôle en vol et le suivi des navires; la création de programmes de protection respiratoire et de protection antibruit de premier ordre; l'élaboration continue d'un vaste éventail de protocoles, de pratiques et de procédures de contrôle et d'atténuation du risque, ainsi que l'acquisition continue des meilleurs équipements de protection individuelle qui soient.

Dans un tel contexte de transformation et de risque, le fait de ne pas avoir mis en œuvre ni poursuivi l'élaboration de ces mesures de contrôle du risque, parfois à grands frais et avec des contraintes de temps, aurait pu se traduire par des dangers plus importants encore pour nos gardes-côtes et par une réduction de la qualité de nos services aux Canadiens.

## CHANGEMENT INDIVIDUEL

### APPROCHE : AUTODÉTERMINÉE, MAIS HARMONISÉE AVEC LES BESOINS ORGANISATIONNELS

Cette composante de la discussion porte clairement sur les gardes-côtes. Par changement individuel j'entends les aspects tant individuels que personnels du travail des employés au sein de la Flotte, tant pour le personnel maritime que pour le personnel à terre. Comme mentionné précédemment, une Flotte croissante alliée à un profil démographique vieillissant signifie que la GCC doit s'engager résolument dans le renouvellement de ses ressources humaines selon une méthode plus structurée et généralisée. Le présent rapport traite de certaines de ces initiatives déjà entamées et d'autres en cours d'élaboration. Toutefois, en plus de ces exigences, la GCC va devoir faire en sorte que la richesse de notre savoir et de notre expérience puisse être transférée à la nouvelle génération.

Pour ceux qui approchent le terme de leur carrière, le changement peut se traduire par un certain nombre d'options, parmi lesquelles : accepter l'une des nombreuses affectations disponibles à terre; accepter la responsabilité des fonctions de mentor; diriger ou participer activement aux améliorations en termes de formation; s'engager dans des projets à l'échelle régionale ou nationale; diriger la transformation et l'amélioration des systèmes à bord de nos navires ou dans nos unités opérationnelles; ou être impliqué dans d'autres activités.

Aux gardes-côtes en début de carrière, je ne peux que vivement recommander d'obtenir le niveau le plus élevé de certification maritime ou professionnelle qui soit, d'accepter les affectations enrichies, de suivre toutes les formations proposées, de devenir des protégés, de veiller à ce que votre carrière constitue un assortiment d'affectations en mer et de missions à terre, et de participer à toutes les activités permettant d'améliorer leurs compétences et autres aptitudes, en vue de remplir leur trousse à outils des meilleurs atouts qui feront d'eux des gardes-côtes et des dirigeants de grande valeur.

Mais par-dessus tout, permettez-moi de vous rappeler que chaque garde-côte porte en lui les qualités d'un recruteur.

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

Sincèrement,

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



Hélicoptère MBB-105 de la GCC et un aéroglisseur.  
Photo : P. Dionne, Pêches et Océans





# SERVIR LES CANADIENNES ET LES CANADIENS



Qu'il s'agisse de soutenir l'industrie vitale de la pêche commerciale canadienne, le transport maritime et de marchandises, le tourisme ou les millions de plaisanciers du pays, la GCC est toujours présente et prête à servir. Ses navires, ses aéronefs, ses hélicoptères et ses petites embarcations aux caractéristiques distinctives sont placés à des points stratégiques de notre vaste nation côtière, et assurent des services à tous les Canadiens. Les femmes et les hommes employés au sein de la GCC sont les gardiens d'une solide tradition maritime et appuient toutes les priorités maritimes du gouvernement fédéral. Les professionnels de la GCC travaillent sans relâche dans toutes les conditions, assurant une présence fédérale implacable qui vise à protéger nos citoyens, nos eaux et les ressources naturelles de notre milieu maritime.

La flotte de navires et d'hélicoptères de la GCC est gérée et exploitée par l'Administration centrale de la Flotte et les directions des Services opérationnels régionaux de tout le pays. La flotte joue un rôle évolutif le long du littoral le plus étendu du monde, du plus vaste réseau d'eau douce et des plus longues voies navigables intérieures, y compris les quelque 3,7 millions de km<sup>2</sup> qui constituent la Zone économique exclusive canadienne. Elle exploite les seuls navires résistant aux glaces du gouvernement du Canada, susceptibles de naviguer dans les eaux dangereuses de l'Arctique, des côtes de Terre-Neuve et Labrador, du golfe du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nos officiers et équipages en uniforme communiquent aux Canadiennes et aux Canadiens un sentiment immédiat de sécurité et de sûreté lorsqu'ils arrivent sur le lieu d'un incident, dans le cadre de leurs fonctions et responsabilités normales ou lors d'interventions sur une urgence.



*NGCC Cap Tourmente, bateau de sauvetage SAR*

Photo : P. Dionne, Pêches et Océans



Au cours d'une journée typique, la Garde côtière canadienne :

- sauve huit vies;
- prête main-forte à 55 personnes dans 19 situations de recherche et de sauvetage (SAR);
- traite 1 547 contacts radio maritimes;
- gère 2 325 déplacements de navires de commerce;
- fournit 60 services d'aide à la navigation;
- sonde cinq kilomètres de navigation de fond de chenal maritime.
- intervient sur trois événements de pollution déclarés;
- escorte quatre navires de commerce à travers la glace;
- effectue 12 patrouilles de pêche;
- appuie huit missions scientifiques; et
- appuie trois missions hydrographiques.

Le mandat de la Garde côtière est consenti par la *Loi constitutionnelle de 1867*, qui confère au gouvernement fédéral une autorité exclusive sur la navigation et les navires, les balises et les bouées,

les phares et l'île de Sable. Bien que la Garde côtière existe depuis des décennies sous une forme ou sous une autre, la *Loi sur les océans* (1996) et la *Loi sur la marine marchande* (2001) lui confèrent son mandat particulier. La *Loi sur la marine marchande* confère au ministre des Pêches et des Océans des responsabilités, des pouvoirs et des obligations relatifs aux aides à la navigation, à l'île de Sable, à SAR, à l'intervention environnementale (IE) et aux services de trafic maritime. La *Loi sur les océans* confère au ministre canadien des Pêches et des Océans la responsabilité des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes, par la prestation d'aides à la navigation, de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, de services de brise-glace et de surveillance des glaces et d'entretien des chenaux. Elle lui confère également la responsabilité dans les secteurs de SAR, d'IE et d'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, par la fourniture de navires, d'hélicoptères et d'autres services.

## Prenez la mer avec la Garde côtière canadienne

Pour marquer les célébrations du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec, le Ministère des Pêches et Océans (MPO) a présenté une exposition sur la GCC soulignant sa contribution à l'histoire et au développement de la capitale provinciale. Entre le 21 juin et le 1<sup>er</sup> septembre 2008, l'exposition *Passages* a attiré plus de 4 000 visiteurs à la base de Québec. Des artefacts, des photographies et des textes illustraient la participation de la GCC à la croissance de la ville et au développement de la navigation le long du fleuve du St-Laurent. Des salles d'exposition à thème et un programme d'interprétation décrivaient par ailleurs les activités courantes de la GCC.



Exposition Passages

Photo : J. Beardsell, Pêches et Océans

Près d'une centaine de visiteurs ont assisté à une série de conférences gratuites qui leur ont permis de se familiariser avec la GCC. Des experts enthousiastes ont traité de divers sujets dont la vie à bord des navires, les recherches en Arctique, les secrets du St-Laurent, l'IE, la navigation électronique, la gestion du trafic maritime et les opérations de SAR.

Le 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec s'est révélé sans aucun doute une occasion inusitée de faire valoir l'importance historique de la GCC et de faire la promotion des possibilités de carrière au sein de cet organisme.

## 1.1 NOS CLIENTS

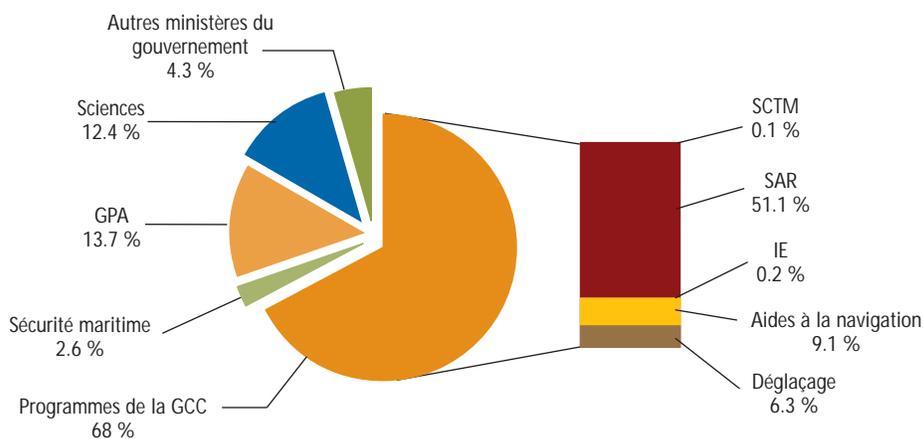
En sa qualité de propriétaire et d'exploitant de la flotte civile du gouvernement du Canada, la Garde côtière sert des clients dans tous les secteurs de l'économie canadienne : le grand public, les transporteurs commerciaux, les exploitants de services de traversier, les pêcheurs, les plaisanciers, les collectivités côtières et les autres ministères et organismes (AM). En sa qualité de prestataire des services en mer de la GCC, la Flotte met à la disposition de ses clients des navires et des professionnels maritimes pour :

- assurer les services de la GCC en mer associés à SAR, à la sûreté maritime, à l'IE, au déglacage, à la lutte contre les inondations, aux aides à la navigation et aux services de communications et de trafic maritimes;
- intervenir sur les priorités maritimes fédérales et les urgences naturelles ou d'origine humaine en sa qualité d'acteur clé dans diverses activités mandatées en vertu du Plan fédéral d'intervention d'urgence;
- participer à la planification et aux exercices nationaux et internationaux d'IE et de SAR;

- appuyer les activités scientifiques du MPO ainsi que la conservation et la protection des ressources de pêche;
- appuyer les besoins en mer des AM, notamment Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, entre autres;
- appuyer les activités non militaires du ministère de la Défense nationale (MDN), de l'Agence des services frontaliers du Canada, de Sécurité publique et Protection civile Canada, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de Transports Canada (TC).

Le graphique 1 présente la répartition des clients de la Flotte en 2008-2009. Il indique notamment que 68 % de nos services sont dédiés aux programmes de la GCC, les plus importants étant les prestations de services de SAR. D'autres programmes de cette catégorie concernent les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), l'IE, les Aides à la navigation et les Services de déglacage. Les 32 % restants de nos services sont dédiés aux programmes Gestion des pêches et de l'aquaculture (GPA), Sciences, aux AM et au programme de Sûreté maritime.

Graphique 1 : Répartition des clients de la Flotte, 2008-2009  
(% du total des jours opérationnels)





## Transformer une relation : Mise en œuvre d'Accords sur les niveaux de service

La Flotte gère ses relations avec ses clients au moyen de protocoles d'entente interministériels ou d'accords de niveaux de service (ANS). Cette année, elle s'est consacrée à l'établissement d'ANS définitifs avec les secteurs Sciences et GPA du MPO, portant sur une approche saine et renouvelée de ses relations professionnelles. Ces accords détaillent mieux nos engagements de service envers nos clients et établissent une compréhension commune des responsabilités, du financement, de la gouvernance et de la responsabilisation, des services, des priorités, des risques et des mesures du rendement.

### Résultats pour 2008-2009 :

Signature en avril 2009 de deux ANS avec les principaux clients de la Flotte, à savoir les programmes Sciences et GPA du MPO;

Stabilisation d'un montant de 60 millions de dollars par an pour le financement des services de la Flotte.

Ces ANS, en vigueur jusqu'en mars 2012, sont la pierre angulaire du modèle de Préparation opérationnelle de la Flotte. La Préparation opérationnelle veille à ce que la GCC dispose des ressources, de l'appui en matière de prise de décisions et des capacités nécessaires pour répondre aux besoins maritimes et en mer de ses clients, tant aujourd'hui qu'à l'avenir.

## Le monde à notre porte : Jeux d'hiver de 2010 à Vancouver

Le Canada se prépare à accueillir le monde entier à Vancouver, Colombie-Britannique, à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver qui se dérouleront en février et mars 2010. Sachant que les Jeux d'hiver de 2010 prévoient des sites d'accueil et de célébration le long du littoral de Vancouver, la Garde côtière, sous la direction de la GRC, participera avec d'autres ministères à la planification de la sûreté et de la sécurité de toutes les personnes qui assisteront à ces événements d'envergure internationale.

La planification des mesures d'urgence a démarré en 2007, de sorte à garantir que la GCC puisse s'adapter à l'évolution des conditions avant et pendant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Un Centre d'opérations maritimes olympiques a été créé dans la région du Pacifique afin de coordonner les efforts. À l'Administration centrale, la GCC et le MPO ont par ailleurs créé le Centre de soutien olympique coordonné de Pêches et Océans (SOCPO). Ce Centre sera le principal représentant auprès du Centre des opérations du gouvernement pour les questions olympiques qui intéressent le MPO. À ce titre, il rédigera des communiqués quotidiens portant sur les opérations entourant les Jeux olympiques et constituera une voie de communication pour l'information et l'aide à la prise de décisions.

Au printemps 2008, la GCC a participé aux manœuvres Silver afin de tester divers scénarios d'intervention en cas de catastrophe naturelle ou de problèmes de sécurité pendant les Jeux d'hiver 2010. Nous participerons également à la manœuvre Gold au cours de l'automne 2009, laquelle combinera les meilleures pratiques et les enseignements tirés des manœuvres précédentes et nous aidera à confirmer les plans d'intervention, contribuant de la sorte à l'état de préparation générale du gouvernement en matière de sûreté et de sécurité à l'occasion de cet événement d'importance.



## 1.2 NOS OPÉRATIONS

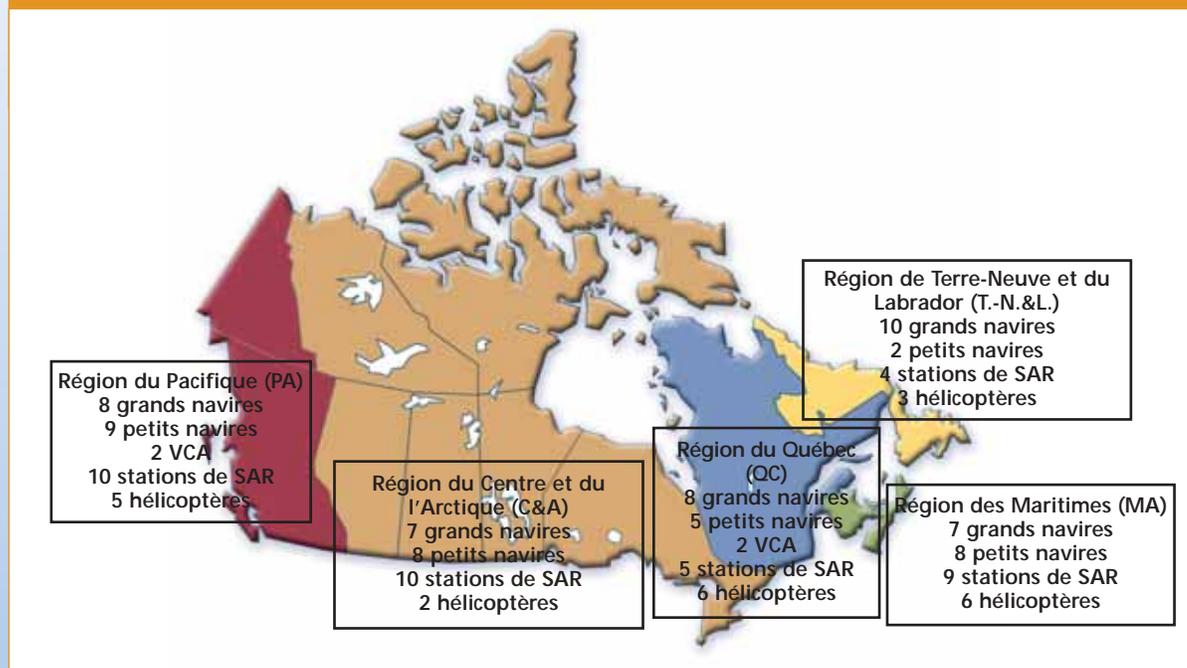
En sa qualité de seule flotte civile fédérale du Canada, la Garde côtière canadienne se doit de toujours être prête à entreprendre des missions maritimes au service du peuple et du gouvernement du Canada, souvent dans certaines des conditions climatiques les plus hostiles de la planète. Au cours d'une année donnée, le personnel de la GCC peut être appelé à faire face à de nombreux défis dont, notamment :

- des températures variant de  $-40^{\circ}\text{C}$  à  $+40^{\circ}\text{C}$ ;
- des températures de l'eau variant de  $-2^{\circ}\text{C}$  à  $+30^{\circ}\text{C}$ ;
- des formations de glace variées;
- des coups de vent ou des vents de force ouragan;
- des vagues pouvant parfois dépasser 20 m de hauteur;

- des opérations dans des régions isolées ou non cartographiées.

La Flotte satisfait à ses diverses responsabilités, en partie parce qu'elle est un organisme polyvalent, proactif et hautement adaptable. Elle est active dans cinq régions, avec des Centres des opérations régionales (COR) qui attribuent des tâches aux navires en vertu du Plan d'exploitation de la Flotte afin de remplir nos engagements en matière de service et aux obligations définies dans notre mandat. Le Centre de coordination nationale (CCN) de la Garde côtière, situé à l'Administration centrale, à Ottawa, facilite non seulement la coordination nationale, mais constitue aussi un mécanisme qui articule les opérations d'intervention nationale intégrée en cas de besoin. Le graphique 2 présente la répartition des navires par région, en 2008-2009.

Graphique 2 : Répartition des navires par région, 2008-2009





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

Photo : Capitaine Banton, Région de T.-N.L.

### De la transformation opérationnelle : à la Préparation à la mission

Les Canadiennes et les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement fédéral intervienne rapidement et efficacement en cas de catastrophe naturelle ou d'origine humaine, d'urgence nationale ou de menace à la sécurité ou à l'environnement. Lorsque l'impensable se produit sur l'eau, la Garde côtière est généralement le premier point de contact, et tous s'attendent à une grande réactivité de la Flotte.

La coordination centralisée est cruciale à une intervention rapide de la Flotte, notamment lors d'événements imprévus, pour aider à veiller à la sécurité de notre personnel et de toute personne à risque. Une information immédiate et exacte, des directives claires et des procédures opérationnelles établies, sont autant d'appui essentiels à la prise de décisions qui affectent souvent le dénouement de ces situations.

Élaboré au lendemain de nos opérations de secours à la suite de l'ouragan Katrina de 2004-2005, le cadre de Préparation à la mission de la Flotte nous permet d'intervenir de manière plus systématique dans le cadre d'événements imprévus ou de demandes non planifiées pour un appui urgent. Ce cadre comporte des stratégies et des protocoles qui lui permettront d'intervenir sur des changements apparus dans les conditions normales d'exploitation, de nature environnementale (tempêtes, conditions des glaces, inondations, etc.), matérielle (pannes techniques, accidents, etc.) ou humaine (menaces à la sécurité, urgences relatives à la santé publique, maladies, etc.).

Font également partie du cadre de Préparation à la mission, des communiqués quotidiens aux hauts responsables de la GCC et des profils de Préparation à l'intervention, dans le but de planifier à l'avance les activités de la Flotte pour des interventions plus rapides et mieux coordonnées. Ces activités étaient notre préparation à la mission tout en faisant en sorte que soit codifiée la culture de la sûreté et du service, deux des principes fondamentaux de la Flotte.

#### Résultats pour 2008-2009 :

Nous avons identifié et ordonné par ordre de priorité des événements dont la probabilité et le risque étaient considérés élevés;

Nous avons commencé à dresser des plans de mesures d'intervention préliminaires;

Nous avons incorporé des formations et des exercices de préparation dans notre Plan opérationnel de la Flotte;

Nous avons officialisé un processus d'examen sur quatre ans permettant d'assurer l'amélioration continue.

Bien que nous prenions toutes les précautions possibles pour veiller à la sûreté et à la sécurité de notre personnel, de nos clients et de tous les Canadiens, des incidents peuvent se produire lorsque nous opérons dans des conditions où les risques sont très élevés. Lorsque des incidents se produisent, nous procédons à une analyse approfondie des événements en vue d'améliorer en permanence notre prestation de services.

En janvier 2009, la Garde côtière canadienne publiait son Rapport d'enquête sur la sécurité relativement au rôle qu'elle avait joué lors du chavirement, le 4 novembre 2007, d'un navire de pêche de la Garde côtière canadienne auxiliaire, le *Sea Urchin*, à la suite d'une manœuvre d'entraînement. En outre, à la suite des événements tragiques du 28 mars 2008, lorsque le navire de pêche *L'Acadien II* s'est retourné pendant une opération de remorquage par un brise-glace de la GCC, l'organisme a mis sur pied une équipe spécialisée afin que celle-ci appuie l'enquête et analyse les recommandations formulées dans le cadre des investigations relatives à cet incident. La GCC mettra en œuvre un plan d'action visant à améliorer davantage la sécurité et à réduire le risque dans ses opérations.

#### Conférence sur l'aide aux opérations d'application de la loi

Bien que la GCC n'ait pas de mandat particulier en matière d'application de la loi, conforme à son mandat prescrit par la loi, elle apporte depuis des années son soutien à ses différents partenaires dans le cadre d'opérations de sécurité nationale et d'application de la loi dans le milieu des pêches et des affaires intérieures. De la même manière que dans tous nos autres secteurs opérationnels, il est essentiel de veiller à ce que les opérations de la GCC soient menées de manière aussi sûre, efficace et efficiente que possible. Cette conférence, qui s'est tenue les 21 et 22 octobre 2008 à Ottawa et qui réunissait la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada et le personnel de conservation et protection (C&P) de l'Administration centrale et des régions, portait sur les questions qui touchent à la sécurité de nos employés au cours de ces opérations. Elle examinait par ailleurs les enseignements tirés des opérations antérieures, avec l'arraisonnement du *Farley Mowat* constituant l'incident le plus récent, en vue d'améliorer les politiques et les procédures de la GCC ainsi que ses opérations ultérieures.



NGCC *Pierre Radisson*, un brise-glace moyen, participant à un exercice SAR/IE avec le Danemark, les États-Unis et l'Islande  
Photo : Région de T.-N.L.

### Changements sur le front international : Au-delà de nos frontières

Le Canada est un pays membre du Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord (FGCPN) et du Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord (FGCAN). La GCC est le chef de file de la participation du Canada dans ces deux organisations internationales. Comptent parmi les autres participants, la GRC, l'Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada et la Direction générale de conservation et protection du MPO.

Le FGCPN, qui regroupe également la Russie, la Chine, le Japon, la République de Corée et les États-Unis, a été fondé en 2000 dans un effort

visant la mise en commun de l'information et des pratiques exemplaires, la définition de possibilités d'amélioration de la coopération sur des fronts communs et l'organisation de formations et de manœuvres conjointes. Les groupes de travail se réunissent en vue de travailler sur des secteurs prioritaires mutuels, notamment l'application des règlements sur les pêches, la sûreté maritime et le trafic de stupéfiants.

Le FGCAN, inspiré du FGCPN, a été fondé en 2007 et est composé des organismes de garde côtière de 20 pays, dont tous partagent des intérêts maritimes communs dans l'océan Atlantique Nord.

### Résultats pour 2008–2009 :

Organisation, en juillet 2008, de manœuvres fort bien accueillies dans le cadre du FGCPN, simulant un scénario d'aide humanitaire à la suite d'une catastrophe naturelle;

Participation à la réunion des experts du FGCPN qui s'est tenue à Séoul, en République de Corée, en mars 2009, et qui portait sur la gestion opérationnelle et sur l'établissement d'un Centre virtuel d'opérations;

Le *NGCC Pierre Radisson* a pris part à une manœuvre commune de SAR et IE avec le Danemark, les États-Unis et l'Islande, à l'occasion du sommet de septembre 2008 qui se tenait au Groenland;

## 1.3 NOTRE ENVIRONNEMENT

La Flotte est exploitée au sein d'un environnement dynamique, influencé par divers facteurs économiques, environnementaux et sociaux. Elle a par ailleurs conscience que l'environnement de ses clients évolue constamment. En ce sens, plusieurs éléments, tant internes qu'externes, peuvent

affecter les besoins en services ou les priorités. Il pourra s'agir des reprises économiques qui génèrent une augmentation du trafic maritime, des intérêts accrus dans les habitats marins et dans la protection de cet environnement, ainsi que des avancées technologiques dans le domaine du suivi des navires et des systèmes de positionnement. Les répercussions du changement climatique, notamment la fluctuation des niveaux d'eau, la variabilité accrue des conditions de glaces et l'allongement des saisons de navigation, se traduisent, là aussi, par une demande accrue de nos services. Nous devons par conséquent déterminer le meilleur moyen de répondre à ces besoins et à ces attentes des Canadiens, des marins, des clients et des intervenants, avec les fonds et les ressources dont nous disposons.

Ces facteurs environnementaux, ou moteurs du changement, entraînent des transitions internes dans notre Flotte et dans nos services, notamment :

- Notre rôle accru dans la sûreté maritime signifie qu'il nous faut former et équiper (notamment, élaborer des politiques) le personnel de la Flotte afin que celui-ci exécute efficacement son rôle de soutien opérationnel accru dans les activités de sûreté maritime;



Le *NGCC Isle Rouge*, un patrouilleur semi-hauturier, à Prescott en Ontario.

Photo: Ministère des Pêches et Océans



Le NGCC *Henry Larsen*, un brise-glace moyen, à Kugaaruk au Nunavut

Photo : Région de T.-N.L.

- La prise de conscience accrue des problèmes environnementaux signifie que nous devons mettre en œuvre des mesures d'efficacité énergétique et nous engager dans la préservation de l'environnement au cours de nos propres opérations;
- Un marché de l'emploi hautement compétitif en quête de marins compétents, qualifiés et certifiés signifie qu'il nous faut accentuer nos efforts de recrutement et de rétention tout nous entourant d'une main-d'œuvre plus représentative culturellement. D'ici 2012, presque 24 % de nos employés maritimes pourront prétendre à la retraite; et
- L'augmentation du trafic maritime dans tous les secteurs (récréatif et commercial) et dans toutes les régions, y compris en Arctique, signifie que nous devons investir davantage dans la fiabilité et la disponibilité des navires afin de répondre, aujourd'hui et demain, à la demande de nos clients et de nos programmes.

Dans une nation maritime comme la nôtre, la GCC doit pouvoir compter sur une flotte de navires et d'hélicoptères efficace, efficiente, adaptable et prête pour la mission. Les initiatives décrites dans ce rapport visent à nous aider à relever ces défis et à continuer d'améliorer notre rendement. Un soutien plus marqué à nos professionnels maritimes, pour les aider à intervenir en toute confiance sur les incidents et autres situations de crise ainsi qu'à assurer des services de qualité supérieure à nos clients, à nos partenaires et à tous les Canadiens, est une priorité de la Flotte.



## NOTRE PERSONNEL



La Garde côtière tire son avantage compétitif de sa main-d'œuvre professionnelle et dévouée. Les employés de la Flotte, maritimes et à terre, sont d'une importance fondamentale pour la prestation de services de qualité à nos clients. Ils sont par ailleurs la raison pour laquelle les Canadiennes et les Canadiens savent qu'ils peuvent compter sur la Garde côtière lorsqu'ils en ont besoin.

Plus de la moitié (56 %) des 4 554 employés de la GCC travaillent sur des navires à titre d'officiers de navires (SO) et d'équipages de navires (SC) ou d'officiers et d'équipages d'aéronefs (GT). Les 44 % restants travaillent dans le cadre de nos opérations ou de nos activités de soutien à terre. Au quotidien, les employés de nos COR surveillent l'emplacement des navires, affectent ces derniers à

des programmes et à des zones géographiques et se mobilisent avec les clients et la direction afin de garantir une utilisation optimale des ressources. Les autres tâches effectuées par les employés basés à terre concernent la planification, la budgétisation, l'élaboration des politiques, le soutien à la sûreté et la sécurité, la gestion des ressources humaines et de l'information.

Compte tenu de la nature dynamique des opérations de la Flotte, le nombre total d'employés navigants portés à l'effectif varie au fil de l'année (c.-à-d. : employés saisonniers, en poste déterminé et occasionnels). Le tableau 1 présente un aperçu de la répartition des employés maritimes par région et par classification d'emploi.

Tableau 1 – Répartition des employés maritimes par type d'emploi, en mars 2009

	NL <sup>1</sup>	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
<b>OFFICIERS DE NAVIRES</b>						
Portés à l'effectif (ETP <sup>2</sup> )	192	222	104	169	163	850
Portés à l'effectif (durée déterminée)	3	2	6	3	16	30
<b>Total SO portés à l'effectif</b>	<b>195</b>	<b>224</b>	<b>110</b>	<b>172</b>	<b>179</b>	<b>880</b>
<b>ÉQUIPAGES DE NAVIRES</b>						
Portés à l'effectif (ETP)	297	328	141	218	269	1,253
Portés à l'effectif (durée déterminée)	115	88	40	47	106	396
<b>Total SC portés à l'effectif</b>	<b>450</b>	<b>426</b>	<b>168</b>	<b>254</b>	<b>365</b>	<b>1,663</b>
<b>PILOTES D'AÉROGLISSEURS ET NAVIGATEURS</b>						
Portés à l'effectif (ETP)	-	-	-	5	14	19
Portés à l'effectif (durée déterminée)	-	-	-	1	0	1
<b>Total GT portés à l'effectif</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>20</b>
<b>Total</b>	<b>645</b>	<b>650</b>	<b>278</b>	<b>432</b>	<b>558</b>	<b>2543</b>

<sup>1</sup> T.-N.L., Région de Terre-Neuve et Labrador, MA, Région des Maritimes, C&A, Région du Centre et de l'Arctique, QC, Région du Québec, PA, Région du Pacifique.

<sup>2</sup> ETP, Équivalent temps plein



Glen James Blumberg, un assistant à l'œuvre dans la salle des machines du *NGCC Griffon*

Photo : Marie-Pier Malboeuf

## 2.1 CONVENTIONS COLLECTIVES : AMÉLIORER LES RELATIONS DE TRAVAIL

La Flotte accorde une grande importance au maintien de communications et de relations de travail efficaces avec les agents négociateurs qui représentent ses employés. Sa main-d'œuvre diversifiée est représentée par sept agents négociateurs, dont deux, la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC) et l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC), représentent respectivement nos SO et nos SC par l'entremise de l'Union canadienne des employés des transports.

Grâce à des discussions ouvertes avec l'Union canadienne des employés des transports, nous avons négocié une entente reconnaissant la Flotte en sa qualité de service essentiel facilitant notre préparation continue à la mission.

### Résultats pour 2008–2009 :

Conclusion de conventions collectives avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et les syndicats (la GMMC et l'AFPC);

Établissement d'un taux de rémunération unique pour les officiers, quel que soit le système de dotation en équipage auquel ils sont affectés, en vue de faciliter le mouvement entre les divers systèmes de dotation, les affectations à terre et la formation.



Une vue aérienne du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney, en Nouvelle-Écosse.  
Photo : MDN





## Le Collège de la Garde côtière : Une expérience unique

Le Collège dispense depuis plus de 40 ans un enseignement unique en son genre et s'est bâti une réputation solide de formation maritime de premier ordre. Plus de 1 000 élèves officiers ont obtenu leur diplôme dans cette institution et ont exercé leur savoir-faire au Canada et dans le monde entier. Plusieurs diplômés deviendront des cadres dans la fonction publique fédérale ou encore des dirigeants dans l'industrie maritime.

### Quelles disciplines sont enseignées au Collège?

Les diplômés du Programme de formation des officiers de la Garde côtière canadienne, qui se déroule sur quatre ans, obtiennent une accréditation commerciale, soit en génie maritime ou en navigation maritime, un baccalauréat en technologie des sciences nautiques de l'Université du Cap-Breton et un diplôme du Collège.

Le Collège propose aussi :

- un programme élémentaire de neuf mois en procédures de réglementation du trafic maritime et de communications radio;
- des cours de maintenance maritime et équipement visant à préparer les techniciens électroniques à l'entretien et à la réparation de tous les équipements maritimes utilisés à bord des navires ainsi que sur le matériel technique utilisé à terre pour aider à la navigation;
- des cours d'IE destinés aux employés des ministères et du secteur privé, notamment à ceux qui participent aux interventions sur les déversements d'hydrocarbures;
- des programmes spécialisés en SAR, exclusivement réservés au personnel de la GCC et du MDN affecté à des Centres conjoints de coordination de sauvetage (CCCS), à des Centres secondaires de sauvetage maritime (CSSM) ou à des unités mobiles (unités SAR).

### Au-delà d'une simple éducation

Tout en apprenant la maîtrise des systèmes de navigation et des moteurs et systèmes de contrôle des navires, les étudiants acquièrent également certaines valeurs importantes. Le Collège est un établissement en régime d'internat qui inculque aux étudiants un sens de la famille et du travail d'équipe, ce qui les prépare à la vie à bord des navires. En échange de la gratuité de l'éducation, du gîte et du couvert et d'une allocation mensuelle, les diplômés s'engagent à travailler pendant quatre ans à bord des navires de la Garde côtière à titre d'officiers ingénieurs de navigation ou de la marine. À l'issue de cette période, ils sont nombreux à embrasser une carrière à vie au sein de la Garde côtière.

### Comment faire votre demande d'admission

Le Collège accepte les demandes d'admission à la formation d'officier de la GCC, de septembre à janvier pour l'année universitaire suivante, laquelle démarre en septembre. Les recrues potentielles peuvent contacter le Collège, soit en appelant le 1-902-567-3208 ou par l'intermédiaire du site Internet à l'adresse suivante : <http://www.cgc.gc.ca>.

## 2.2 RECRUTEMENT : REVITALISER NOTRE MAIN-D'ŒUVRE

Travailler pour la GCC signifie travailler pour un organisme dynamique axé sur le service aux Canadiennes et aux Canadiens. Rares sont les carrières qui présentent une telle variété de possibilités stimulantes, à terre comme en mer, dans presque toutes les régions du pays.

Le Collège de la GCC assure la formation et le perfectionnement du personnel de la GCC depuis 1965. Cette institution bilingue, principale source de recrutement des SO, dispense le Programme de formation des officiers ainsi que des programmes de carrière dans les SCTM et des formations hautement spécialisées en SAR, en IE et en maintenance maritime et de l'équipement électronique.



NGCC Louis S. St-Laurent - Sécurité d'abord, service constant

Photo : Carolina Bookless



Leonella Mae Powell, Cuisinière / Steward sur le NGCC Griffon préparant le dîner de l'équipage.

Photo : Marie-Pier Malboeuf

### Résultats pour 2008–2009 :

D'après les taux d'attrition projetés et la nécessité d'armer en équipage cinq navires supplémentaires, la Flotte a commencé à planifier le recrutement de 325 SC et de 250 SO d'ici 2012;

Versement d'une contribution de 1 million de dollars au Collège de la GCC afin de l'aider à stabiliser le Programme de formation des officiers;

La nécessité de 69 nouveaux postes navigants et à terre a été déterminée pour répondre aux besoins accrus en activités d'entretien des navires.



## 2.3 COMPRENDRE NOTRE MAIN-D'ŒUVRE : GÉRER LA RELÈVE

La planification de la relève est un élément important de la planification des ressources humaines. En ce qui concerne la gestion de notre personnel maritime, la planification de la relève est un facteur clé du succès, alors qu'en ce qui a trait à nos SO qui ont besoin d'une certification, il

importe de prévoir nos besoins bien à l'avance. Dans la plupart des cas, la certification consiste en un processus de quatre ans, et le Canada ne dispose pas d'une composante marine marchande suffisamment vaste à partir de laquelle attirer des employés déjà qualifiés. Le tableau 2 présente la répartition du personnel maritime porté à l'effectif par catégorie d'âge.

**Tableau 2 : Répartition du personnel maritime par catégorie d'âge, en mars 2009**

	NF	MA	C&A	QC	PA	Nationalement
<b>OFFICIERS DE NAVIRES</b>						
Âge moyen (ETP)	45	48	43	44	46	45
Moins de 45 ans	75	55	53	75	78	336
De 45 à 54 ans	98	121	44	80	71	414
De 55 à 59 ans	16	31	12	15	21	95
60 ans et plus	6	17	1	2	9	35
<b>Total SO portés à l'effectif</b>	<b>195</b>	<b>224</b>	<b>110</b>	<b>172</b>	<b>179</b>	<b>880</b>
<b>ÉQUIPAGES DE NAVIRES</b>						
Âge moyen (ETP)	48	50	46	49	46	48
Moins de 45 ans	216	150	85	92	209	752
De 45 à 54 ans	153	194	64	108	105	624
De 55 à 59 ans	50	59	16	44	38	207
60 ans et plus	31	23	3	10	13	80
<b>Total SC portés à l'effectif</b>	<b>450</b>	<b>426</b>	<b>168</b>	<b>254</b>	<b>365</b>	<b>1663</b>
<b>PILOTES D'AÉROGLISSEURS ET NAVIGATEURS</b>						
Âge moyen (ETP)	-	-	-	41	41	41
Moins de 45 ans	-	-	-	3	7	10
De 45 à 54 ans	-	-	-	3	7	10
De 55 à 59 ans	-	-	-	-	-	-
60 ans et plus	-	-	-	-	-	-
<b>Total GT portés à l'effectif</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>20</b>

Ces statistiques indiquent que seulement 38 % des membres de notre groupe SO et 45 % de ceux du groupe SC ont moins de 45 ans. Ce qui réaffirme la nécessité de mettre en place une planification efficace de la relève, en particulier au niveau du personnel breveté. Les pratiques de planification de la relève couvrent l'établissement de profils de compétences des navires (armement en équipage), qui définissent les compétences et les certifications professionnelles exigées, la formation technique et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces fonctions, conformément au Règlement sur l'armement en équipage en vue de la sécurité, établi dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Outre leur fonction réglementaire, ces profils aident les SO et les SC à harmoniser leur parcours professionnel avec les exigences de la gestion de la Flotte en matière de planification de la relève.

#### Résultats pour 2008–2009 :

Dernière main aux profils des compétences des navires (armement en équipage) pour toutes les unités de la Flotte;

Dernière main à la norme d'armement en équipage associée à l'entretien, aux opérations de radoub ou au désarmement saisonnier par l'équipage;

Mise en place d'affectations rotationnelles pour le personnel régional du Centre national de coordination et pour la gestion de projets à l'Administration centrale;

Établissement de postes régionaux de perfectionnement pour le personnel navigant dans les opérations de routine.



Des Mpenza, un officier des opérations au travail dans le CCN

Photo : Paul Lefebvre

#### Direction nationale du renouvellement des effectifs

La Direction nationale du renouvellement des effectifs (DNRE) a été créée en février 2009 pour mener des efforts de sensibilisation, de recrutement et d'apprentissage à l'intention des membres de la GCC. Sous la direction du Commissaire, la DNRE consacra son mandat de deux ans à l'accentuation et à la coordination des efforts de sensibilisation, de recrutement, de transfert des connaissances et de planification de la relève au sein de la GCC. Elle servira aussi de point de ralliement pour des discussions interrégionales et au sein de l'organisme, autour d'idées, de pratiques exemplaires et d'activités qui favoriseront le renouvellement de la main-d'œuvre; elle aidera enfin à l'intégration de la diversité dans tous les aspects des activités de renouvellement des ressources humaines. Cette Direction nationale mènera des activités de planification de la relève pour cinq groupes à risque de pénurie : SO, SC, opérateurs radio, ingénieurs et officiers électroniques.

#### 2.4 FORMATION ET PERFECTIONNEMENT : AMÉLIORER LES COMPÉTENCES

La Garde côtière s'est engagée à assurer l'amélioration, la croissance et le perfectionnement continu de ses employés. La formation et le perfectionnement sont essentiels à la satisfaction de notre mandat évolutif tout en respectant notre culture de la sécurité et du service. Parce que nous investissons dans nos employés pour assurer le maintien d'une main-d'œuvre qualifiée et professionnelle, nos services sont livrés selon les normes de rigueur auxquelles s'attendent les Canadiennes et les Canadiens.

Alors que les employés doivent s'approprier leur avancement professionnel et s'engager envers une amélioration continue de notre service, il existe une responsabilité commune aux employés et à la direction, qui vise à évaluer les compétences actuelles et les besoins de perfectionnement ultérieurs afin de garantir une pleine préparation opérationnelle et à la mission. La Garde côtière



Le *NGCC Martha L. Black*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger, affecté au programme d'aides à la navigation sur le fleuve St-Laurent.

Photo : N. Letendre, Région de QC

canadienne consent déjà des investissements importants dans la formation technique exigée pour le personnel maritime et dans les cours de la fonction publique et de perfectionnement des compétences obligatoires, afin de faire en sorte que ses employés justifient des qualifications nécessaires pour remplir le mandat de l'organisme.

Afin d'atténuer les risques associés aux départs à la retraite anticipés et à un marché de la main-d'œuvre de plus en plus compétitif, la GCC continuera de mettre l'accent sur un recrutement accru par le biais du Programme de formation des officiers au Collège de la GCC, tout en soutenant la formation technique continue et les initiatives d'apprentissage et d'avancement de carrière. Ces initiatives nous aideront à bâtir et à maintenir un bassin de professionnels qualifiés, bien formés et compétents.

À l'heure actuelle, la GCC offre de nombreuses possibilités de formation et le Collège encadre des programmes nationaux d'enseignement élémentaire. Le cadre national d'apprentissage et de

### 2008–2009 Results

Plans d'apprentissage achevés pour 95 % des employés à terre et pour 81 % des employés navigants;

Consultations avec les employés et les agents négociateurs relativement au cadre national d'apprentissage et de perfectionnement, suivies d'une proposition de plan d'action.

perfectionnement nous permettra de mettre en place des normes nationales d'enseignement cohérentes, d'optimiser l'utilisation des ressources communes en termes de formation nationale et de tirer parti des meilleures pratiques à travers le pays. Le cadre national aidera la Garde côtière canadienne à se transformer en un organisme d'apprentissage et confortera le Collège dans son rôle d'institution d'enseignement spécialisé et continu.

## Programme de bateaux de sauvetage côtiers : un emploi d'été qui n'a rien d'ordinaire

Vous voulez passer un été passionnant à patrouiller les voies navigables du Canada et à participer à des missions de recherche et de sauvetage? Alors, la Garde côtière canadienne pourrait avoir un emploi pour vous. La GCC recrute et forme chaque été, des étudiants canadiens au niveau postsecondaire dans le domaine des opérations SAR, par le biais de son programme Bateaux de sauvetage côtiers (BSC). Les candidats sélectionnés sont formés par le personnel régional, avant de se voir affectés à des postes de membres d'équipage dans l'une des 24 stations BSC installées dans cinq régions du Canada :

- Terre-Neuve-et-Labrador : baie Notre Dame, baie de la Conception, baie de Bonavista
- Maritimes : Shediac, Charlottetown, Pictou, Saint John, Mahone Bay, Halifax
- Québec : Valleyfield, Oka, Beaconsfield, Longueuil, Sorel, Trois-Rivières
- Centre et Arctique : Britt sur l'île Gereaux, Honey Harbour, Port Lambton, Long Point, Hill Island, Thames River
- Pacifique : Nootka Island, Telegraph Cove, Cortes Island

Travailler en mer au cours de l'été, à titre de membre d'équipage BSC, peut se révéler difficile, mais tout aussi gratifiant. Ce poste s'accompagne de responsabilités sérieuses, sachant que les opérations SAR peuvent intervenir à tout moment de la journée ou de la nuit, dans toutes les conditions climatiques possibles et imaginables, et potentiellement dangereuses. Chaque station est équipée d'une embarcation rapide de sauvetage de six à huit mètres, capable d'atteindre des vitesses de plus de 24 nœuds. Les équipages des BSC interviennent et prêtent assistance aux marins en détresse, sur réception d'attributions de tâches qui leur sont communiquées par un Centre conjoint de coordination de sauvetage ou un Centre secondaire de sauvetage maritime. Ils informent par ailleurs le public sur tout ce qui a trait à la sécurité maritime.

Le programme BSC est ouvert aux étudiants inscrits à un programme postsecondaire à plein temps dans les établissements agréés et qui retournent à des études à plein temps au cours de l'année universitaire suivante. Pour de plus amples informations sur les modalités d'inscription, rendez-vous à l'adresse suivante : <http://jobs-emplois.gc.ca/fswep-pfete/index-fra.htm>.

## 2.5 ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI : ACCROÎTRE LA DIVERSITÉ

La Garde côtière est déterminée à devenir un organisme plus représentatif de la diversité canadienne. Nous déployons continuellement nos efforts en vue de créer un lieu de travail respectueux et accueillant pour des individus aussi diversifiés que la population que nous servons. La mise en œuvre des initiatives d'équité en matière d'emploi ne se contente pas d'atteindre des objectifs; elle fait appel au bon sens pour créer des possibilités attrayantes en matière d'emploi pour les meilleurs talents présents sur le marché du travail.

### Résultats pour 2008–2009 :

Appui aux gestionnaires pour l'amélioration de la participation des membres des communautés autochtones, des personnes handicapées, des minorités visibles et des femmes au sein de la main-d'œuvre;

Lancement du réseau Femmes opérationnelles en vue de mieux comprendre les défis auxquels les femmes doivent faire face dans le cadre de leur carrière maritime;

Expansion de la participation au programme *Partenaires du programme d'intégration au milieu de travail* dans les villes de Vancouver, de Winnipeg et de St John's.



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

La Garde côtière offre :

- Des emplois variés à bord des navires ou à terre;
- La possibilité de travailler dans toutes les régions du Canada;
- Divers calendriers et horaires de travail – de 28 jours de travail suivis de 28 jours de congé, à l'horaire plus familier de 9 heures à 17 heures;
- Un effectif de plus en plus diversifié qui s'efforce continuellement d'attirer davantage de femmes, de membres des populations autochtones, de personnes handicapées et de minorités visibles;
- Sa propre institution de formation bilingue, le Collège de la GCC, qui assume le rôle fondamental d'aide au perfectionnement de professionnels maritimes hautement qualifiés de sorte que ceux-ci répondent aux exigences des programmes et des services;
- Des salaires compétitifs;
- D'excellents avantages en matière de régimes de pension, de santé et dentaire;
- Des possibilités d'avancement et de développement professionnel;
- Stabilité de l'emploi;
- **Une satisfaction des employés incomparable.**



Capitaine Norm Thomas et Shannon Vollema devant le *Sir Wilfrid Laurier*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger.

Photo : Région du PA



# NOS NAVIRES ET NOS HÉLICOPTÈRES



La Flotte est responsable de la mise à la disposition de nos clients de navires et d'aéronefs adaptés et rentables, pour les aider dans l'exercice de leurs responsabilités conformément à leur mandat opérationnel, aux engagements de leur plan d'activités et au financement dont ils bénéficient. Au nombre des actifs de la Flotte il faut compter des navires dont la taille varie –des grands brise-glaces aux petites embarcations de sauvetage et aux véhicules à coussin d'air, en passant par les hélicoptères.

En 2008–2009, la Flotte exploitait 114 navires et 22 hélicoptères (voir Tableau 3 pour la répartition par catégorie). Nombre de ces actifs sont équipés « multitâche » en vue d'assurer l'exécution de deux opérations simultanées ou plus, ce qui leur permet de servir plus efficacement plusieurs clients au cours d'une même mission. D'autres actifs sont dotés des capacités spécialisées nécessaires à la satisfaction d'un client ou d'un programme particulier, notamment les patrouilles et les arraisonnements armés de GPA pour l'application des règlements sur la pêche.

## Réflexions autour d'un nom

La politique de la GCC relative à l'attribution d'un nom à ses navires s'articule autour d'une approche nationale cohérente et logique. Nos nouveaux navires sont baptisés en fonction de critères établis qui mettent en avant la souveraineté, la culture, la géographie et l'histoire du Canada. Les noms sélectionnés doivent également mettre en valeur les navires et le travail qu'ils effectuent en honorant les personnes et les endroits qui ont marqué une région et la nation.

**Tableau 3 : Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par type, 2008–2009**

Type de navire et d'hélicoptère	Nombre
Brise-glace polaire	0
Brise-glace lourd	2
Brise-glace moyen	4
Navire multitâche à grande autonomie - brise-glace léger	7
Navire multitâche à autonomie moyenne	5
Patrouilleur hauturier	4
Patrouilleur semi-hauturier	7
Navire hauturier de science océanographique	2
Navire hauturier de science halieutique	4
Aéroglisser	4
Navire spécial d'aide à la navigation	4
Bateau de sauvetage SAR	38
Navire hydrographique	5
Navire de levé et de sondage de chenal	2
Navire de recherche sur les pêches près des côtes	6
Navire spécialisé	20
<b>Nombre total de navires</b>	<b>114</b>
<b>Nombre total d'hélicoptères</b>	<b>22</b>



### 3.1 UNE FLOTTE ÂGÉE : EN TRANSITION

La GCC est fière de sa flotte adaptable et capable d'assurer une variété de services de manière sûre, sécuritaire, efficace et efficiente. Alors que nous poursuivons notre transformation vers l'établissement d'une flotte plus adaptable et prête à la mission, la GCC a élaboré un Plan de renouvellement de la Flotte qui traite des priorités urgentes en matière d'investissements, attribuables à la faiblesse chronique des taux de réinvestissement. Le plan tient compte de l'évolution des priorités du gouvernement et des demandes en matière de services et permet une certaine souplesse

dans la réponse aux besoins des clients, dans un environnement complexe et changeant. Le Plan de renouvellement de la Flotte, une fois approuvé, permettra de faire en sorte que la GCC se dote de la capacité en navires nécessaire pour assurer des services en mer fiables et rentables, à tous les Canadiens, et pour de nombreuses années. Compte tenu de l'ampleur de l'investissement nécessaire, la Flotte doit faire appel à un financement extérieur à l'enveloppe de la GCC, les ressources financières internes n'étant pas suffisantes pour concrétiser les objectifs. Le tableau 4 présente l'âge des navires par taille, en 2008-2009.

#### Déploiement du *NGCC Cap Percé* à Kegaska, sur la Basse-Côte-Nord du Québec

Le 19 janvier 2009, la ministre des Pêches et Océans, Gail Shea, annonçait que Kegaska, sur la Basse-Côte-Nord du Québec, accueillerait une nouvelle station de bateaux de sauvetage et le *NGCC Cap Percé*, un navire à la pointe de la technologie.

Cette ressource supplémentaire sur les rives de la Basse-Côte-Nord du Québec permettra à la GCC de poursuivre la consolidation de sa couverture SAR dans ce secteur critique du golfe du Saint-Laurent, caractérisé par des activités commerciales et de pêche intenses et par un trafic important de plaisanciers et de transports maritimes.



*NGCC Cap Percé*, bateau de sauvetage SAR  
Photo : Région des MA

Tableau 4 : Âge des navires, 2008–2009

Navires	Nombre	Navires de plus de 25 ans	Navires de 15 à 24 ans	Navires de moins de 14 ans
<b>FLOTTE DE GRANDS NAVIRES</b>				
Grands navires (plus de 88 m) Durée de vie théorique – 30 ans	6	5	1	0
Navires moyens (48 à 87 m) Durée de vie théorique – 30 ans	28	13	15	0
Navires plus petits (33 à 47 m) Durée de vie théorique – 15 à 20 ans	6	5	1	0
<b>TOTAL – Flotte de grands navires</b>	<b>40</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>0</b>
<b>FLOTTE DE PETITS NAVIRES</b>				
Petits navires et véhicules à coussin d'air (VCA) (jusqu'à 33 m) Durée de vie théorique – 15 à 20 ans	36	15	14	7
Bateaux de sauvetage SAR (14 m) Durée de vie théorique – 15 ans	38	0	2	36
<b>TOTAL – Flotte de petits navires</b>	<b>74</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>43</b>
<b>TOTAL DE LA FLOTTE</b>	<b>114</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>43</b>

### Ouverture de la Station Shippagan de la GCC, base du *NGCC Cap Breton*

Le 9 juillet 2008, nous avons ouvert la nouvelle Station Shippagan de la GCC au Nouveau-Brunswick, et le bateau de sauvetage *NGCC Cap Breton* qui lui a été affecté est fin prêt à la mission. Ces ressources maritimes SAR importantes permettront aux équipages de mieux assister localement les navires de plaisance, les navires de pêche, le trafic commercial et les touristes maritimes. La station Shippagan est l'une des neuf stations de la Région des Maritimes qui sera utilisée pour les activités d'aide à la logistique, aux équipages, à la maintenance et à l'installation du *NGCC Cap Breton*.



*NGCC Cap Breton*, bateau de sauvetage SAR

Photo : Région des MA



### 3.2 PLANIFICATION INTERNE DES IMMOBILISATIONS À LONG TERME : REMPACEMENT DES PETITS NAVIRES

Le Plan d'investissement à long terme de la Flotte (PILT) est le seul moyen de financement interne nous permettant d'investir dans les navires, les aéroglisseurs, les hélicoptères de la GCC, ainsi que dans les autres actifs immobilisés gérés par la Flotte. Ce plan fait l'objet d'une mise à jour tous les ans qui vise à assurer sa pertinence et à allouer des fonds sur un échéancier de 5 ans, en fonction de facteurs tels que l'état des actifs et les conclusions des inspections réglementaires. La Flotte optimise l'utilisation de ces fonds d'immobilisations minimums annuels (à l'heure actuelle, 91,5 millions de dollars par an) qui sont destinés à remplacer les navires plus petits et à ragréer les plus grands, sachant que plus de la moitié sont entrés dans la deuxième moitié de leur durée de vie théorique. Au cours de l'exercice 2008-2009, la Flotte a été en mesure de remplacer un ancien véhicule à coussin d'air, le *GCC Wabanaki*, par un nouveau, le *GCC Mamilossa* grâce à ses propres fonds d'immobilisations internes.

En outre, les fonds d'immobilisations internes du Plan d'immobilisations à long terme seront utilisés pour le radoub des navires plus importants, ainsi que pour la construction de navires plus petits, comme indiqué dans le tableau 5.

#### Nouveau GCC Mamilossa pour la région du Québec

Le vendredi 6 mars 2009, à Bécancour, la GCC a accueilli un nouveau véhicule à coussin d'air dans sa flotte, le *GCC Mamilossa*. En abénakis, *mamilossa* signifie « qui marche de la berge jusque sur l'eau ».

Équipé d'une grue extra-forte qui lui permet de charger et de décharger les lourdes bouées, le *Mamilossa* a été conçu pour répondre aux besoins opérationnels de la GCC dans un environnement extrêmement polyvalent. Ce véhicule amphibie jouera un rôle essentiel au niveau des opérations de recherche et sauvetage et dans la lutte contre les inondations, en brisant la glace en amont et sur les berges du fleuve Saint-Laurent, dans des zones que les brise-glaces classiques ne peuvent pas atteindre.

Le VCA transportera par ailleurs des véhicules sur roues et chargera directement sur le pont avec une rampe d'étrave, ce qui le rendra particulièrement efficace pour les IE.



*GCC Mamilossa*, nouvel aéroglisseur.

Photo : Benoît Filion, Région de QC

Tableau 5 – Remplacement des petits navires

Description	Quantité	Taille	Lieu	Date de livraison prévue
Navire de recherche sur la pêche près des côtes	2	18 m	ON et NB	2011
Navire spécialisé	2	18 m	BC et PE	2012

L'enveloppe totale de financement des immobilisations demeure toutefois en deçà de ce qui est nécessaire pour assurer l'exploitation continue de ses actifs vieillissants. Trois stratégies essentielles ont été employées par la Garde côtière canadienne afin d'atténuer ce taux de réinvestissement inférieur à la moyenne.

La première stratégie a été mise en œuvre en 2007, lorsque la GCC a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor pour l'établissement d'un programme de radoub séparé pour ses navires et hélicoptères en vertu d'une affectation de fonds importante.

La combinaison des budgets de radoub et d'immobilisations a fait en sorte que le processus décisionnel pour la maintenance et le radoub de la Flotte soit intégré et permette une supervision, une transparence et une cohérence accrues du financement devant être utilisé dans le cadre exclusif du radoub et de la maintenance. Dans un deuxième temps, nous avons intégré la planification des opérations de radoub dans le processus

de planification des opérations de la Flotte. Cette étape a amélioré l'exécution prévue des opérations de radoub dans l'activité de programme concernant les navires et a permis de réserver un peu de temps dans la Planification des opérations de la Flotte à la maintenance et au radoub.

Troisièmement, le gouvernement a pris à sa charge le financement de la prolongation de la vie des navires (PVN), ce qui a libéré les fonds internes de la GCC pour les dépenses nécessaires à la maintenance cruciale et à la construction de petits navires.

Ces trois stratégies essentielles se sont traduites par une utilisation plus efficace des ressources financières. Le Plan d'immobilisations à long terme, les récents investissements du gouvernement et la mise en œuvre progressive du Plan de renouvellement de la Flotte sur 30 ans, permettent à la GCC de maintenir les actifs de la Flotte dans un meilleur état de fonctionnement qu'au cours des années précédentes et facilitent le remplacement plus que nécessaire des actifs vieillissants.



NGCC Calanus II - Navire côtier de recherche sur la pêche

Photo : Provincial Airlines

### Résultats pour 2008-2009 :

Livraison du véhicule à coussin d'air, GCC Mamilossa;

Établissement d'un processus de planification renforcé qui facilite l'intégration d'une planification opérationnelle, technique et d'immobilisations majeures afin d'assurer une meilleure harmonisation avec le cycle de planification des opérations;

Intégration du financement de la PVN dans le Plan de renouvellement de la Flotte.



### Le *NGCC John G. Diefenbaker* – Une présence rassurante en Arctique

Le 27 août 2008, le premier ministre Stephen Harper annonçait que le nouveau symbole de la souveraineté du Canada en Arctique – un nouveau brise-glace polaire – serait baptisé du nom du premier ministre pionnier, John George Diefenbaker, l'un des champions nationaux au chapitre du développement et de la protection du Nord canadien. Ce navire remplacera le brise-glace le plus puissant de la GCC, le *NGCC Louis S. St-Laurent*. Son entrée en service est prévue en 2017, pour un coût de construction de 720 millions de dollars.

Ce brise-glace polaire, le premier du genre pour la Flotte, mesurera environ 140 mètres de long et sera capable de mener des opérations de longue durée dans l'archipel arctique; il brisera la glace pour les navires commerciaux et fournira une plate-forme stable pour la recherche scientifique en Extrême Arctique. Ce nouveau navire sera en opération dans le nord pour des périodes prolongées (plus de neuf mois par année) et dans des conditions de glaces très difficiles. Il sera notamment capable de briser en continu des glaces épaisses de 2,5 mètres et transportera un équipage d'environ 60 femmes et hommes, avec des aménagements pour 50 personnes supplémentaires. Le brise-glace polaire sera multitâche, capable de transporter des cargaisons importantes et d'accueillir deux hélicoptères.



Concept du nouveau brise-glace polaire, le *NGCC John G. Diefenbaker*.

Photo : CCN

### 3.3 PLAN DE REMPLACEMENT DES IMMOBILISATIONS EXTERNES : REMPLACEMENT DES GRANDS NAVIRES

Conscient des difficultés de la GCC relatives au financement de ses immobilisations et au vieillissement de sa flotte de navires et d'hélicoptères, le gouvernement du Canada a approuvé la première partie du Plan de renouvellement de la Flotte qui autorise la construction d'un certain nombre de grands navires destinés à servir des programmes

essentiels. Le montant total de l'initiative de recapitalisation s'élève aujourd'hui à 1,4 milliard de dollars pour la construction :

- de neuf patrouilleurs semi-hauturiers;
- de trois navires hauturiers de recherche sur les pêches;
- d'un navire hauturier de recherche océanographique;
- d'un brise-glace polaire.

Le tableau 6 décrit les nouvelles constructions associées au Plan de renouvellement de la Flotte :

Tableau 6 – Remplacement des grands navires

Description	Quantité	Taille	Lieu	Date de livraison prévue
Patrouilleurs semi-hauturiers	9	43 m	Nationalement	2011 – 2013
Navire hauturier de science sur les pêches	3	67 m	MA, NL, PA	2013 – 2016
Navire hauturier de science halieutique	1	90 m	MA	2016
Brise-glace polaire	1	140 m	À déterminer	2017

Pendant la construction de ces navires de remplacement, la GCC demeure confrontée à des défis importants liés à l'âge avancé de nombre de ses navires en opération, en particulier ceux pour lesquels la possibilité d'un financement pour la construction de navires de remplacement n'a pas encore été étudiée. Nos brise-glaces, par exemple, dont la construction remonte à des décennies, atteindront sous peu la fin de leur vie utile. Le maintien de ces navires coûte cher en raison des contraintes d'entretien et de réparations fréquentes qui les rendent indisponibles pour le service, ce qui réduit d'autant la capacité globale de la Flotte.

En outre, les réglementations maritimes sont devenues plus rigoureuses dans les domaines suivants : traitement des eaux usées, gestion de l'amiante et prévention de la pollution. TC procède régulièrement à l'examen du rendement des navires, sanctionnés par une certification selon des critères très stricts de sûreté et de sécurité par rapport au matériel. Parfois, ces inspections obligatoires se traduisent par des réparations et des retards dans les programmes, alors que les navires sont immobilisés à des fins d'entretien.



NGCC *Teleost*, un navire côtier de recherche sur la pêche.

Photo : Région de T.-N.-L.



*NGCC Terry Fox, un brise-glace lourd.*

Photo : Région des MA

### 3.4 LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DU GOUVERNEMENT DU CANADA : BÂTIR UNE FLOTTE PLUS DURABLE

Le 27 janvier 2009, le gouvernement du Canada a publié son Budget 2009 intitulé « Le Plan d'action économique du Canada ». Ce budget fédéral prévoyait 175 millions de dollars de financement de relance pour la GCC, devant être attribué sur une période de deux ans à partir de l'exercice financier 2009-2010. Ce financement supplémentaire permettra la mise en œuvre de projets que la Garde côtière ne pouvait pas se permettre au préalable et favorisera la viabilité de la Flotte tout en profitant directement aux économies locales. Cette mesure porte le montant

prévu depuis 2005 dans les budgets fédéraux pour la construction et l'entretien des navires de la Garde côtière à 1,7 milliard de dollars.

Les fonds alloués à la GCC dans le budget fédéral de janvier 2009 sont destinés à la PVN de cinq navires essentiels, au financement bienvenu du radoub des navires plus grands et à l'achat de 98 nouveaux petits navires-garde-côte, bateaux de sauvetage, barges et petites embarcations (voir tableau 7). L'achat de ces nouveaux petits navires et autres petites embarcations permettra à la GCC de continuer d'assurer, entre autres, des services SAR, d'IE et d'aides à la navigation.

Tableau 7 : Plan d'action économique pour la GCC

Project	Description	Quantité	Taille	Lieu
PVN	<i>NGCC Bartlett</i>	1	64 m	PA
	<i>NGCC Tracy</i>	1	55 m	QC
	<i>NGCC Limnos</i>	1	45 m	C&A
	<i>NGCC Cape Roger</i>	1	63 m	NL
	<i>NGCC Tanu</i>	1	55 m	PA
Radoub	Navires visés	35	Diverses	Toutes les régions
Acquisition	Navires de recherche sur la pêche près des côtes	3	18 à 24 m	MA et QC
	Bateaux de sauvetage de SAR	5	14 m	PA, C&A, QC, MA
	Barges IE	30	Diverses	National
	Petites embarcations	60	Diverses	National

#### Allier le rendement environnemental à la prolongation de la vie et au radoub des navires

Chaque activité de prolongation de la vie des navires ou de radoub présente la possibilité d'augmenter le rendement en carburant d'un navire, d'améliorer notre respect des nouvelles exigences environnementales légales ou d'apporter des changements susceptibles d'améliorer le rendement environnemental de nos navires. Nous remplaçons, par exemple, le halon – une substance qui appauvrit la couche d'ozone – par des systèmes d'extinction des incendies plus écologiques à bord des navires.

L'âge et l'état du moteur principal d'un navire peuvent rendre le remplacement complet d'un moteur et d'un générateur plus rentable qu'un radoub mineur. Les nouveaux moteurs dotés de technologies modernes, de systèmes de contrôle et de gestion du carburant, sont plus économiques en carburant et moins polluants. Même lorsque les moteurs ne sont pas remplacés, un radoub important des machines d'origine, combinée à un nouveau revêtement propre de la coque, peut réduire considérablement la consommation de carburant.

La gestion des eaux-vannes (eaux d'égout et eaux usées), le contrôle des eaux de ballast et les stratégies de réduction du bruit constituent autant de possibilités d'améliorer le rendement environnemental de nos navires.



Le *NGCC Cape Roger*, un patrouilleur hauturier, démontre les effets des intempéries durant les opérations prolongées en haute mer.  
Photo : Région de T.-N.L.



## NOS SERVICES



**L**es sous-sections qui suivent détaillent les services fournis à chaque client en termes de jours de services prévus et réellement livrés. Ces jours de service prévus pour les clients de la Flotte font partie d'un cycle de planification annuelle culminant dans l'élaboration du Plan opérationnel de la Flotte, lequel détaille le calendrier de chaque navire, programme client et exigence de mission ainsi que d'autres aspects des opérations. Il conviendra de noter que le nombre de jours opérationnels planifiés et de jours livrés dépend de divers facteurs, notamment la disponibilité, le budget, les pannes, les priorités, les conditions climatiques et les circonstances imprévues.

L'information représente seulement l'appui fourni par la Flotte à ces clients et, par conséquent, ne doit pas être interprétée comme représentative de la palette complète de services que reçoit un client en particulier. Dans

certains cas, par exemple, il est plus efficace de soustraire les Services d'aides et de voies navigables; ainsi, ces services n'entrent pas dans les données communiquées ici. Les jours de service prévus et réellement livrés dont il est question dans ce rapport reflètent l'utilisation des seuls actifs de la Flotte. Il est également important de noter que l'information relative à l'efficacité des programmes clients n'est pas incluse, car il s'agit d'une fonction de rendement de programme.

Enfin, aucun de nos programmes et services ne serait envisageable sans le dévouement et le professionnalisme des femmes et des hommes qui travaillent en coulisse pour entretenir notre matériel et assurer le soutien administratif et de planification qui permet aux employés de première ligne de faire leur travail.



Exercice dans le cadre du programme de recherche et sauvetage dans la région du Québec.

Photo : N. Létendre, Pêches et Océans



## 4.1 SERVICES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Le Programme SAR du Canada est un effort collaboratif consenti par les autorités fédérales, provinciales, territoriales et municipales. Il est responsable d'un périmètre d'à peu près 5,3 millions de kilomètres carrés de territoire côtier, débutant à 800 milles au large du Pacifique, 1 000 milles nautiques dans l'Atlantique et s'étendant de la frontière canado-américaine au sud, jusqu'au pôle Nord.

Le travail d'équipe de la GCC, entre les employés à terre et en mer, avec le MDN et la GCC auxiliaire, permet de sauver tous les ans environ 2 900 vies exposées aux risques en milieu marin. Le service SAR est assuré par des navires et des professionnels maritimes positionnés à divers endroits à travers le Canada et spécifiquement dédiés à ces activités. Les navires SAR principaux sont spécialement conçus pour répondre aux demandes exigeantes inhérentes à la contribution de ressources maritimes et d'intervention dans les eaux canadiennes. En outre, tous les autres navires et véhicules de la GCC sont disponibles pour les interventions SAR en plus de leurs autres fonctions.

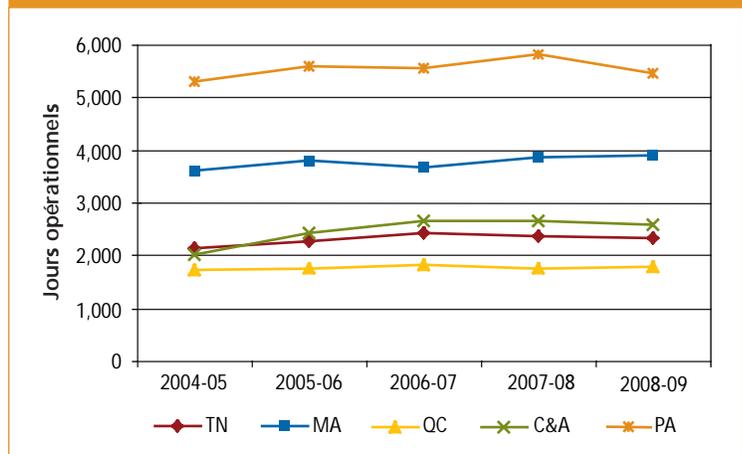
Les principales fonctions SAR assurées par le personnel de la Flotte sont les suivantes :

- effectuer la recherche visuelle et électronique des navires et des survivants, jour et nuit, en mer ou par les airs, quelles que soient les conditions climatiques;
- servir de plateforme pour le personnel de sauvetage et les navires sur le lieu d'un incident et permettre le déroulement d'opérations de recherche;
- gérer des opérations de recherche complexes et agir à titre de coordonnateurs sur les lieux;
- procéder au sauvetage des survivants et leur fournir un abri, des commodités et des premiers soins avancés;
- fournir des services de communication radio pour les opérations d'urgence et faciliter la communication des navires avec les stations-radio à terre, les autres navires et embarcations de sauvetage;
- assurer des services de remorquage ou autres aux navires en détresse, lorsque des vies sont menacées.

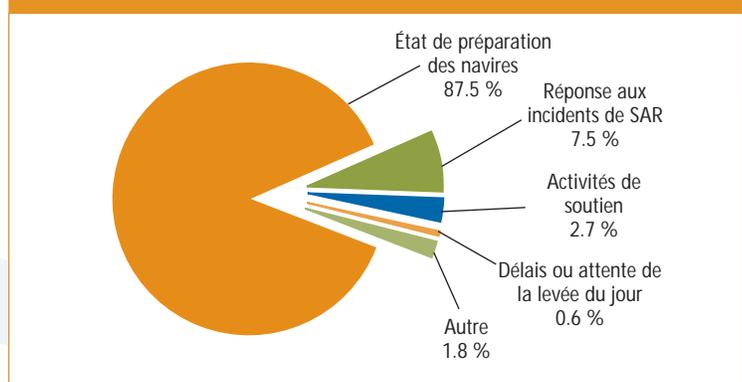
### Rendement de la Flotte

En 2008-2009, 16 047 jours opérationnels ont été livrés au programme SAR, ce qui constitue une légère baisse par rapport à l'année précédente. Compte tenu de sa saison de navigation sans glace qui s'étend sur toute l'année, la région du Pacifique nécessite de loin le plus grand nombre de services SAR (voir graphique 3). Des 16 047 jours livrés, 7,5 % (1 206 jours) ont été consacrés à des interventions sur des incidents ou à des patrouilles. Le graphique 4 indique que 87,5 % du nombre total de jours opérationnels ont été consacrés à la préparation des navires, qui, tout comme un service de pompiers ou d'ambulances, lorsqu'ils ne sont pas occupés à intervenir sur un incident ou dans des manœuvres, se tiennent toutefois prêts à intervenir à l'impromptu, en cas d'appels à l'aide.

Graphique 3 : Service au programme SAR par région, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



Graphique 4 : Service par activités SAR, 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels)



## Sauvetage spectaculaire au large de Terre-Neuve-et-Labrador

Vingt-deux marins étrangers doivent leur vie à la Garde côtière canadienne après avoir été sauvés des eaux glaciales au large de la côte de Terre-Neuve par le nouveau *NGCC Leonard J. Cowley*. L'équipage du *Monte Galineiro*, un chalutier de pêche espagnol, a réchappé de son navire qui coulait rapidement à l'issue d'une série d'explosions qui ont détruit la salle des machines, à l'aube du 22 février 2009. Heureusement, le *NGCC Leonard J. Cowley* qui patrouillait dans les environs a reçu l'appel de détresse et s'est rendu sur l'incident en l'espace de 10 minutes.



Un exercice de recherche et sauvetage pendant SAREX 2008.

Photo Caporal Kevin Sauvé des Forces Canadiennes



## 4.2 SERVICES DE SÛRETÉ MARITIME

Un aspect fondamental de notre rôle accru en matière de soutien à la sûreté maritime fédérale est la participation croissante de la Flotte au programme conjoint d'équipe d'enquêtes de sûreté maritime (EESM) de la GRC/GCC, dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Quatre de nos navires, dont *NGCC Isle Rouge*, nouvellement remis en service, patrouillent le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Leur équipage participe aux activités de sécurité des frontières dans des eaux où un navire peut traverser naturellement la frontière entre le Canada et les États-Unis non moins de 23 fois au cours d'un voyage entre Beauharnois, Québec et Sault Ste. Marie, en Ontario.

Les équipages de la Flotte travaillent à proximité immédiate du personnel armé de la force publique à bord des navires, s'exposant de la sorte à des risques et dangers inconnus au sein des autres programmes traditionnels. Afin de limiter les risques, les employés de la Flotte affectés aux navires EESM reçoivent des équipements de protection individuelle supplémentaires et bénéficient d'une formation visant à les familiariser avec les activités d'application de la loi et les tactiques défensives de la police. La formation permet d'améliorer la sécurité des employés et l'efficacité EESM en mer, tout en optimisant l'intégration de la GCC à bord des navires de la police et parmi les employés des forces publiques.

Le personnel de la GCC appuie par ailleurs les services de sûreté maritime, comme suit :

- l'observation, l'établissement de rapports et l'enregistrement d'événements de Sûreté maritime et autres activités de crime organisé;
- les opérations de surveillance et de patrouille sur les Grands Lacs, la voie maritime du Saint-Laurent et de vastes zones océaniques, incluant les eaux littorales et internationales, ainsi que la dissuasion des menaces et autres activités illicites;
- l'organisation de patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que d'inspections en mer pour les organismes partenaires, afin de veiller au respect de tous les règlements;

- des fonctions de plateforme de commandement et de nœud de communications sécurisées pour les officiers chargés de l'application du droit maritime;
- l'exécution d'arraisonnements de routine à partir de canots pneumatiques à coque rigide embarqués à bord; et
- l'assurance d'une capacité prête à intervenir sur les incidents relatifs à la Sûreté maritime.

### Résultats pour 2008–2009 :

Analyse en profondeur des évaluations des tâches et des dangers associés aux opérations d'application de la loi;

Analyse des lacunes au niveau du personnel et des infrastructures;

Travail en collaboration avec la GRC et C&P en vue d'améliorer les procédures et le matériel d'application de la loi;

Organisation d'une conférence sur les opérations de mise en application visant la mise en commun des pratiques exemplaires avec nos partenaires en application de la loi.

### Rendement de la Flotte

En 2008–2009, les navires de la GCC ont navigué sur 33 761 milles nautiques dans le cadre de leurs fonctions EESM. Quelque 80 % des jours planifiés ont été livrés; l'écart est attribuable en partie à un retard de trois mois accusé par le *NGCC Isle Rouge*, dont l'état et le grand âge nécessitaient de très importantes réparations avant son retour en service. L'ajout du *NGCC Isle Rouge* a fait passer notre engagement de programme à quatre navires, en attendant l'arrivée du premier des quatre nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers qui seront dédiés à la Sûreté maritime, début 2011. Le tableau 8 présente le nombre de jours d'activités alloués à la Sûreté maritime en 2008–2009.

## Le gouvernement du Canada prend des mesures d'application du règlement contre le Farley Mowat :

En avril 2008, la Flotte a participé à des opérations de surveillance et d'application du règlement contre le navire Farley Mowat de la Sea Shepherd Conservation Society, pour des violations du *Règlement sur les mammifères marins*, qui constitue un délit en vertu de la Loi sur les pêches. Le Farley Mowat a été arraisonné dans les eaux de pêches canadiennes du golfe du Saint-Laurent par une opération coercitive conjointe de la GRC, des agents des pêches du MPO et de la GCC. Le navire n'a pas répondu aux avertissements répétés lui intimant de quitter les eaux canadiennes et de se tenir au-delà de leurs limites et présentait un danger pour les phoquiens canadiens.



Farley Mowat

Photo : Région des MA

**Tableau 8 : Activités de sûreté maritime, 2008–2009 (# de jours opérationnels)**

Activités d'assistance en matière de Sûreté maritime	450,25
Vessel readiness	241,24
Autres (p.ex. : inspections, déplacements)	49,84
Activités générales de soutien	27,86
Retards de la GCC	21,22
Retards clients	19,87
Formation et exercices de préparation	10,82
<b>Total – Jours opérationnels</b>	<b>821,10</b>

## 4.3 SERVICES D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Parmi les organismes fédéraux, la Garde côtière canadienne est le premier à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires ou d'origine inconnue dans les eaux canadiennes. Le Canada peut être appelé à appuyer d'autres pays en cas d'incident de pollution en milieu marin en vertu de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC). Ses objectifs sont de limiter les répercussions des incidents de pollution marine sur l'environnement, l'économie et la sécurité publique.

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



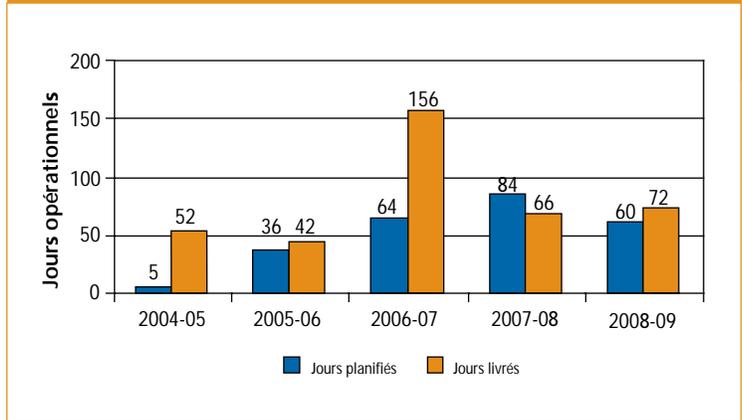
### Rendement de la Flotte

Les services prévus pour l'IE comprennent les journées de formation et de manœuvres de préparation en cas d'interventions éventuelles sur des incidents ou des urgences. Le nombre réel de jours livrés couvre les journées de formation et de manœuvres, plus les autres jours alloués aux événements imprévus tels que les déversements d'hydrocarbures. Le rapport de cette année couvre aussi les activités des petites embarcations qui assurent une grande partie des opérations de soutien aux IE.

En 2008-2009, alors que la GCC avait planifié 60 jours de service, 72 ont été finalement livrés. Trente de ces journées ont été consacrées aux activités IE et 42 à la préparation aux situations d'urgence. Le graphique 5 présente les jours planifiés comparés aux jours de service effectivement livrés pour tous les navires, y compris les petites embarcations, sur les cinq dernières années.

En 2008-2009, la Flotte a participé à des opérations dans le cadre d'incidents clés, notamment des efforts de nettoyage à la suite de la perte du remorqueur *La Lumière*, datant de la Seconde Guerre mondiale, qui a coulé alors qu'il était à quai dans le port de Britannia Beach, à 45 kilomètres au nord de Vancouver. La GCC s'est par ailleurs

Graphique 5 : Services au programme d'IE, 2005-2006 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



associée, en mai 2008, à la section Humber du Programme d'action des zones côtières de l'Atlantique, dans le cadre d'une formation auprès des plaisanciers portant sur la prévention et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. La navigation de plaisance en Amérique du Nord contribue chaque année à près d'un milliard de litres de pollution par hydrocarbures dans les eaux littorales.



NGCC Provo Wallis - Navire multitâche à rayon d'action moyen.

Photo: Ministère des Pêches et Océans

#### 4.4 SERVICES D'AIDES À LA NAVIGATION ET DES VOIES NAVIGABLES

Les programmes d'Aides à la navigation et de Services des voies navigables font en sorte que nos chenaux maritimes demeurent aussi sûrs que viables et protègent le droit du public à la navigation. Le programme d'Aides à la navigation fournit plus de 17 000 aides maritimes à courte portée, dont des aides visuelles (phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radars (réflecteurs et balises) et des aides maritimes à longue portée telles que le système de positionnement global (GPS) différentiel. Le programme de Gestion des voies navigables encadre les chenaux maritimes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, réduit les risques à la navigation et appuie la protection de l'environnement. Il surveille la bathymétrie des chenaux, ou la profondeur de l'eau, et contribue au contrôle international du niveau des eaux.

La Flotte appuie ces programmes en assurant le placement, le levage, la vérification et l'entretien d'un vaste système d'aides à la navigation fixes et flottantes, sur mer comme à terre, et en menant des opérations de surveillance. Plusieurs navires et hélicoptères polyvalents et de tailles diverses entretiennent ce réseau. Certaines aides fonctionnent toute l'année, alors que les aides saisonnières sont récupérées pour passer l'hiver à l'abri des intempéries. Elles sont ensuite

réinstallées au début de la saison navigable suivante.

La Flotte doit pouvoir :

- atteindre les aides à accès limité, dans des eaux peu profondes et couvertes de glace;
- servir de plateforme pour le transport et l'entretien des bouées et du matériel qui s'y rattache, ainsi que pour la construction d'aides à la navigation;
- fournir une capacité aérienne pour atteindre les aides qui ne sont pas accessibles par navire ou par la route, en particulier dans les régions éloignées, notamment celles de l'Arctique.

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



Le *NGCC Ann Harvey*, un navire multitâche à haut rayon d'action/ brise-glace léger, travaillant sur des bouées.

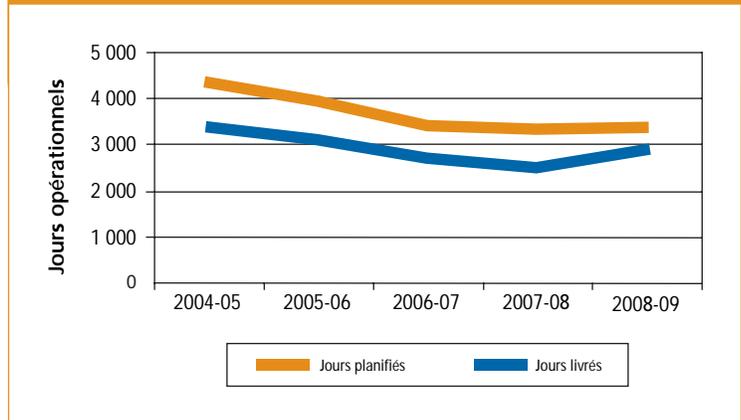
Photo : Région de T.-N.L.



### Rendement de la Flotte

Le programme d'Aides à la navigation se déroule généralement en saison, sachant que les aides sont installées ou échangées (les bouées d'hiver sont remplacées par des bouées d'été) au printemps, et retirées ou remplacées par des bouées d'hiver quand vient l'automne. Les Grands Lacs sont aussi affectés par les dates de fermeture et d'ouverture des écluses le long des bras de mer. Dans les autres régions, les services fonctionnent presque toute l'année, notamment l'entretien des balisages côtiers, les vérifications d'emplacement, l'ancrage et le fonctionnement des bouées, outre l'approvisionnement des phares en combustible. La prestation des services aux Aides à la navigation a diminué de 29 % au cours des cinq derniers exercices (voir le graphique 6). Cette diminution de service est attribuable aux changements des exigences du programme ainsi qu'à l'utilisation des technologies de pointe.

**Graphique 6: Services au programme Aides à la navigation, 2004-2005 to 2008-2009 (# de jours opérationnels)**



### Une liaison avec le continent pour l'île de Sable

L'île de Sable, située à environ 300 kilomètres au sud-est d'Halifax, est un endroit unique. Ses plages et ses dunes de sable balayées par le vent abritent et nourrissent diverses espèces d'oiseaux migrateurs, de chevaux sauvages, ainsi que d'importantes populations de phoques gris et communs. Découverte au seizième siècle, l'île de Sable a longtemps servi de refuge aux marins naufragés dans la région, aussi connue sous le nom de « cimetière de l'Atlantique ». Les drapeaux d'avertissement et les patrouilles de plages de cette lointaine époque ont laissé place à des stations de phare, des GPS, des cartes de navigation précises et des navires SAR.

Les femmes et les hommes qui vivent et travaillent sur l'île de Sable ne se contentent pas de recueillir des données météorologiques pour le Service météorologique du Canada; ils appuient également les activités de souveraineté, de sécurité, de conservation et de préservation du patrimoine du Canada. Les installations de la GCC sur l'île consistent en phares, en édifices pour les chercheurs, dont l'occupation est saisonnière, en deux plateformes d'atterrissage pour les hélicoptères et en une balise de navigation.

La GCC joue un rôle fondamental dans les opérations de réapprovisionnement : personnel, denrées alimentaires fraîches et courrier sont livrés deux fois par mois sur l'île, par avion ou par hélicoptère. Le carburant et les cargaisons plus importantes sont livrés par bateau une fois par an. En 2009, le NGCC *Sir William Alexander* livrera 90 000 litres de diesel, 2 000 litres de carburant aviation, 500 litres d'essence et des marchandises en quantité suffisante pour remplir intégralement le pont avant du navire. La Flotte est fière d'aider ceux qui vivent et travaillent sur l'île de Sable à honorer leurs fonctions de gardiens de ce fragile trésor national.



Le NGCC *Sir William Alexander*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger, livrant de la marchandise à l'île de Sable.

Photo : Ministère des Pêches et Océans



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

Photo : Région de QC

#### 4.5 SERVICES DE DÉGLAÇAGE

La GCC assure des services d'une importance cruciale tant pour l'industrie que pour l'économie canadienne, notamment des activités de déglacage et connexes de lutte contre les inondations, afin de faciliter le trafic maritime, en termes de sécurité et de rapidité, à travers et autour des eaux canadiennes recouvertes de glaces.

La Flotte fournit des équipages formés pour exploiter des navires de conception spécifique, afin d'appuyer ce service fondamental. Les brise-glaces escortent les navires à travers des eaux recouvertes de glaces, libèrent les bateaux pris dans la glace, ouvrent l'accès aux ports encombrés par les glaces, communiquent de l'information relative à l'état de la glace et réduisent les risques d'inondation, tant par le contrôle que par le

dégagement des embâcles glaciaires. Les brise-glaces transportent également des hélicoptères qui procèdent à des vols de reconnaissance sur l'état de la glace et repèrent les zones navigables, tout en dirigeant des opérations de déglacage.

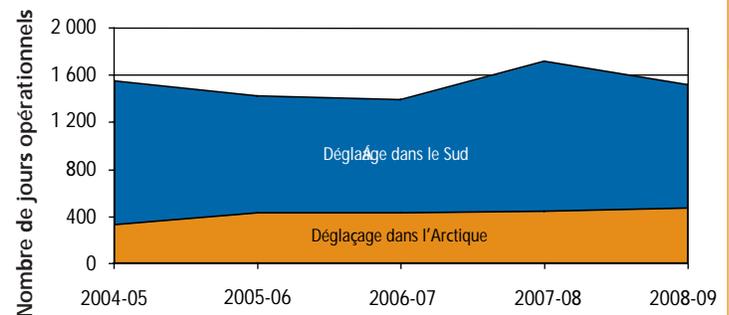
Le Canada connaît deux saisons de déglacage : de décembre à avril dans le Sud, à savoir des Grands Lacs au littoral de Terre-Neuve-et-Labrador en incluant la voie maritime et le golfe du Saint-Laurent, et de juin à novembre, dans les régions Ouest et Est de l'Arctique. À compter du début du mois de juin, à l'issue de leur saison d'opérations hivernales, sept brise-glaces sont déployés depuis les régions du Sud vers l'Arctique pour la saison estivale.



### Rendement de la Flotte

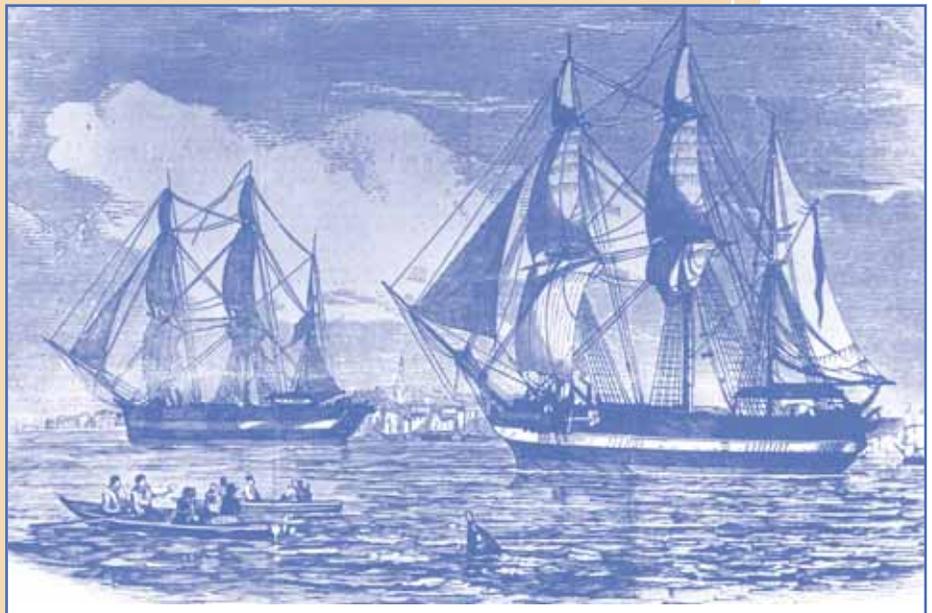
Le nombre total de jours de service dédiés au déglacage a légèrement diminué en 2008-2009. Le graphique 7 indique que les services de déglacage en Arctique ont augmenté de 10 % depuis 2005-2006, alors qu'ils varient d'année en année dans le Sud. En 2008-2009, le programme de déglacage a assuré 60 % des jours de service en aide dans les eaux recouvertes de glaces (escortes et entretien des chenaux), 18 % en aide pour des problèmes relatifs à l'Arctique, 12 % de jours consacrés à l'entretien des installations et des ports, 9 % de jours consacrés à la lutte contre les inondations et 1 % aux renseignements sur la navigation dans les glaces.

Graphique 7 : Services aux opérations de déglacage dans le sud et en Arctique, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



### À la recherche de l'Erebus et du Terror

En août 2008, le gouvernement du Canada annonçait sa décision de s'embarquer dans la plus grande expédition jamais tentée à ce jour pour retrouver les épaves des navires britanniques *Erebus* et *Terror*. Ces deux navires ont fait naufrage dans l'Arctique canadien dans les années 1840, au cours d'une expédition malheureuse emmenée par Sir John Franklin. Soupçonnés de reposer dans les eaux bordant l'île de King William, les navires étaient sous le commandement de Sir John Franklin, l'explorateur légendaire de l'Arctique, lorsqu'ils se sont retrouvés bloqués dans de la glace dense qui devait condamner l'ensemble de l'équipage composé de 129 hommes.



Les navires HMS *Erebus* et HMS *Terror* partent à la découverte du Passage du Nord-Ouest.

Photo : Super Stock

Le brise-glace *NGCC Sir Wilfrid Laurier* a l'honneur de mener cette mission pour le moins exaltante. Si concluants, les résultats pourraient être utilisés pour appuyer les revendications de souveraineté du Canada en Arctique, lesquelles doivent être présentées devant l'Organisation des Nations Unies en 2013. Au cours des six premières semaines de cette expédition qui pourrait s'étaler sur trois ans, le *Sir Wilfrid Laurier* a couvert les eaux australes du détroit de Victoria et la partie orientale du golfe Queen Maud, notamment les îles O'Reilly et Kirkwall, au nord du continent et du littoral du Nunavut. Comme dans tout bon mystère qui se respecte, la recherche d'indices suit son cours.

## « Mighty Ship », le NGCC *Henry Larsen*

Les téléspectateurs qui ont visionné l'émission *Mighty Ships* sur la chaîne Discovery en août 2008 ont eu un aperçu de la vie à bord du brise-glace *NGCC Henry Larsen*, à l'occasion d'une visite qui s'est révélée particulièrement tumultueuse. Des vents dont la force atteignait celle d'un ouragan et de fortes chutes de neige dans les régions le long de la côte nord-est ont fait sensation à la télévision, dont les caméras ont capturé le rare spectacle d'une avalanche sur l'île Fogo.

L'accumulation de neige a néanmoins créé certaines difficultés pour le *Henry Larsen*. Alors que le navire faisait son chemin au milieu d'une glace épaisse et empilée, il lui a fallu se frayer une voie dans une neige abondante qui s'était accumulée en un matelas épais sur la surface de la glace. Les membres de l'équipage ont tiré parti de la puissance, du souffle de l'hélice, du diffuseur de bulles d'air du navire et de leur grande expérience des vents dominants et des courants pour disperser la glace et poursuivre leur route.

Le navire a démontré le rôle de pionnier du Canada dans les technologies de brise-glace. L'émission *Mighty Ships* présentait le prototype d'un radar de détection des glaces dangereuses que le *Henry Larsen* devait tester afin de prouver sa capacité à détecter les formations de glace plus petites comme les bourguignons et les fragments d'iceberg dans diverses conditions de mer, ainsi que son application potentielle dans les opérations de SAR. L'intention était par ailleurs d'examiner l'efficacité et la fonction de conception de la coque ainsi que le barboter et les systèmes d'inclinaison dans les opérations de déglacage.

Lorsqu'on lui a demandé comment son équipe de tournage avait apprécié l'expérience, Karl Jason de la chaîne Discovery a répondu : « De la première nuit de tempête lorsque nous sommes montés à bord du *Henry Larsen* jusqu'à la journée d'un froid sec, mais ensoleillé où nous avons quitté le navire à quai, l'équipe de tournage s'est sentie entourée d'une hospitalité toute chaleureuse. Ce sentiment était exprimé par tous, du capitaine aux élèves officiers. Nous avons été immédiatement impressionnés et avons pris toute la mesure de l'expression « en bon ordre ».



*NGCC Henry Larsen*- Brise-glace moyen

Photo : Région de T.-N.L.



## 4.6 SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

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

### *Rendement de la Flotte*

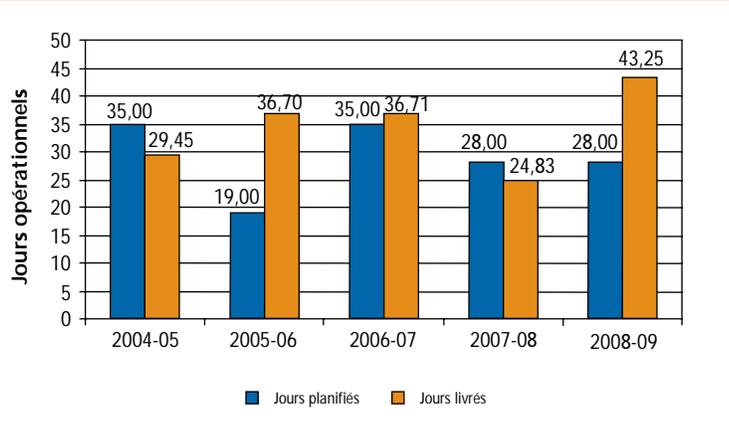
En 2008-2009, les activités SCTM ont été menées dans la Région du Pacifique, où les navires et les hélicoptères sont utilisés pour atteindre des régions dans les îles de la Reine-Charlotte et les zones du centre de la côte. La Région Pacifique a livré 22 jours de service, soit 80 % de ses jours de service planifiés. Bien qu'aucun service SCTM n'ait été planifié ailleurs au Canada, 21 jours ont néanmoins été livrés dans les régions de Québec, du Centre et de l'Arctique, où des navires ont été sollicités pour la maintenance des stations de radio côtières. Ces activités ont ajouté 21 jours de service et ont relevé notre pourcentage de services livrés comparés aux jours planifiés, à 154 %. Le graphique 8 présente les jours de service SCTM prévus comparés aux jours de service livrés.



Canot pneumatique à coque rigide

Photo : Région du C&A

Graphique 8 : Services au programme STCM, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



## 4.7 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

### 4.7.1 La recherche en mer

La Flotte soutient le Programme de recherche en mer du MPO, aidée par des équipages qualifiés à bord de navires tant spécialisés que polyvalents, tels que des chalutiers de recherche, des bateaux de pêche, des navires servant aux levés hydrographiques, des navires océanographiques et des brise-glaces. Les brise-glaces de la Garde côtière canadienne, comme le navire-mère *NGCC Louis S. St-Laurent*, par exemple, appuient les projets de recherche maritime canadiens ou internationaux sous l'égide du Canada, en Arctique. Ces tâches sont assurées pendant les déploiements annuels réguliers de la GCC en Arctique, en complément des opérations de déglacage pour la navigation commerciale et de réapprovisionnement du Nord. Le brise-glace *NGCC Amundsen* a quant à lui œuvré en Arctique dans le cadre de la mission scientifique ArcticNet, dirigée par des chercheurs de l'Université Laval, avant de revenir à ses fonctions traditionnelles de brise-glace dans l'estuaire du golf du Saint-Laurent, au cours de l'hiver.

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

- expéditions de pêche à des fins de recherche sur des espèces commerciales de poissons, diverses et variées;
- levés acoustiques, hydrographiques, géophysiques, estimations des stocks d'espèces marines, ainsi que des habitats et organismes benthiques;
- énumération, identification, suivi et bioévaluation des mammifères marins et des oiseaux de mer;
- collecte d'échantillons de plancton, de larves et de phytoplancton;
- collecte d'échantillons d'eau à des fins d'études de chimie de la mer;
- prélèvement d'échantillons de sédiments benthiques et carottages;
- collecte des données vérifiant les modèles empiriques de la structure et de la circulation de la masse d'eau, de propagation et de prédiction des courants et des ondes de marée; et
- étude de photos des habitats et des organismes benthiques prises à distance.

### La GCC et l'Institut océanographique de Bedford : un partenariat solide

La GCC est en train de réaffecter la flotte de grands navires de la région des Maritimes à l'Institut océanographique de Bedford (IOB). Le mouvement des navires de la GCC vers l'IOB, qui devrait s'achever d'ici la fin de l'exercice 2009–2010, marque un jalon important dans l'histoire de la Flotte dans la région des Maritimes et reflète notre adaptation réussie autour de services répondant aux besoins évolutifs de nos clients.

L'IOB, plus grand centre canadien de recherche océanographique, est un pionnier de la recherche océanographique multidisciplinaire depuis 1962. Ses recherches aident le gouvernement fédéral à prendre des décisions critiques sur un vaste éventail d'enjeux océanographiques, parmi lesquels la souveraineté, la sûreté, la sécurité, la protection environnementale et l'utilisation durable des ressources naturelles du Canada.



Le NGCC *Wilfred Templeman*, navire hauturier de recherche sur les pêches.

Photo : CCN



### Rendement de la Flotte

Le graphique 9 présente des prestations de services de la Flotte au programme Science qui ont satisfait aux objectifs pour la troisième année consécutive. En 2008-2009, la Flotte a livré 3 910 jours de service au Programme scientifique, ce qui représente 99,5 % des services planifiés. Le graphique 10 illustre la répartition des activités du programme Sciences de Pêches et Océans, à savoir Hydrographie, Gestion des voies navigables et Gestion de l'habitat et Science de l'environnement.

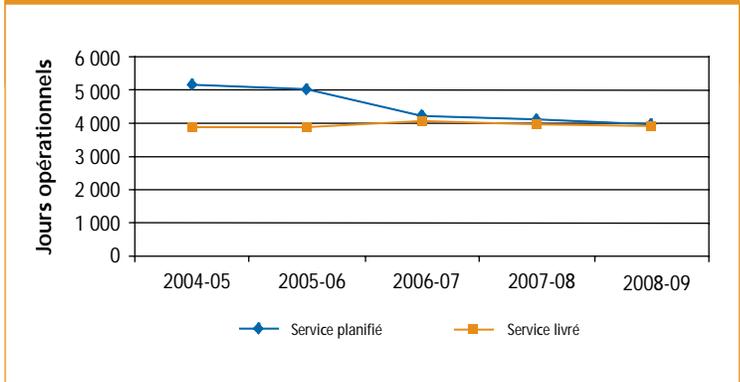
### 4.7.2 Gestion des pêches et de l'aquaculture

La Flotte appuie le programme GPA par des activités d'application de la loi et de surveillance dans les eaux canadiennes pour le Programme de C&P des pêches. Elle assure par ailleurs une présence renforcée en mer dans les zones réglementées de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO), afin d'aider à mettre fin à la pêche illégale des flottes étrangères sur les quelque 282 500 kilomètres carrés que couvrent les Grands Bancs de Terre-Neuve et dans les eaux internationales.

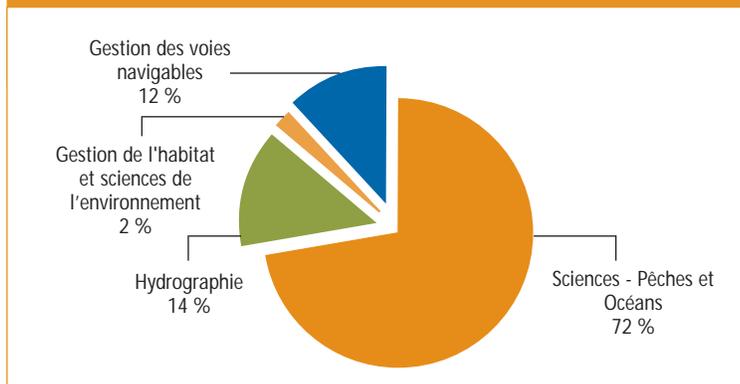
Des patrouilleurs de pêche spécialisés, notamment des navires et des employés armés de la GCC et du MPO, sont utilisés près des côtes et dans les zones hauturières du Canada. Des navires polyvalents avec soutien par hélicoptère sont dépêchés selon les besoins. Les professionnels maritimes de la GCC appuient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

- menant des opérations de surveillance et de patrouille sur de vastes zones littorales et assurant une présence fédérale dans nos eaux territoriales, visant ainsi à dissuader les menaces et autres activités illicites;
- contribuant au respect du droit canadien dans les sphères législatives du pays;
- soutenant les opérations d'interdiction de certaines activités de pêche;
- organisant des patrouilles dans les zones interdites et limitrophes, ainsi que des inspections en mer;

**Graphique 9 : Service au programme Sciences en mer, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)**



**Graphique 10 : Jours de service aux Sciences par activité, 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels)**



- assumant des fonctions de plateforme de commandement et de nœud de communications sécurisées pour les mécanismes de conservation et de protection des eaux canadiennes;
- procédant à une surveillance générale et secrète, ainsi qu'au contrôle des diverses pêches;
- récupérant, saisissant et stockant le matériel de pêche illicite;
- vérifiant les permis, les journaux de bord, les prises et le matériel de pêche, notamment en inspectant les équipements de type fixe ou mobile et la communication d'activités de braconnage ou autres modes de pêche illégale.

### Rendement de la Flotte

Le tableau 9 présente les diverses patrouilles entreprises en 2008-2009, essentiellement dans les eaux canadiennes et dans les zones réglementées de l'OPANO. Dans l'ensemble, 92 % des services planifiés pour la GPA ont été livrés pour un total de 4 318 jours de service, ce qui représente une augmentation de 10 % depuis l'exercice 2004-2005 (voir graphique 11). Du nombre total de jours de service, 57 % ont été consacrés aux

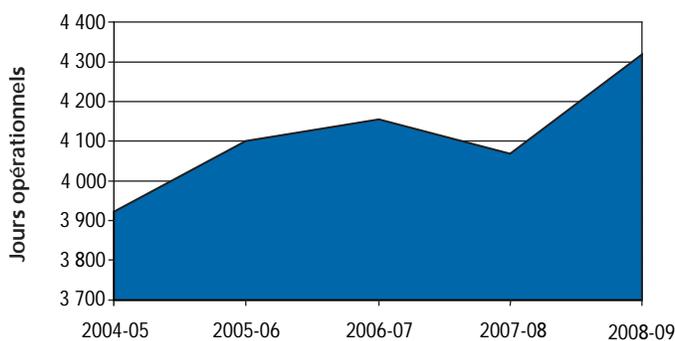
patrouilles dans les eaux canadiennes et 32 % aux patrouilles dans les zones de l'OPANO. La catégorie administrative inclut le temps consacré à la préparation des poursuites en justice et des témoignages. Ces activités comprennent la compilation des données, la production de rapports de patrouilles d'application des règlements, les communications écrites avec l'avocat de la Couronne ainsi que la préparation des comparutions en cour.

**Tableau 9 : Activités GPA, 2008-2009**  
(# de jours opérationnels et % du nombre total de jours opérationnels)

	Nombre de jours opérationnels (#)	Pourcentage du nombre total de jours opérationnels
Patrouilles dans les eaux canadiennes	2478,89	57,4 %
Patrouilles OPANO	1407,26	32,6 %
Gestion des ressources	185,62	4,3 %
Autres patrouilles	190,93	4,4 %
Administratives	44,63	1,0 %
Patrouilles dans les eaux internationales*	7,89	0,2 %
Pêches autochtones	2,96	0,1 %
<b>Total</b>	<b>4318,18</b>	<b>100,0 %</b>

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

**Graphique 11 : Service au programme GPA, 2004-2005 à 2008-2009**  
(# de jours opérationnels)



NGCC Leonard J. Cowley - Patrouilleur hauturier

Photo : Provincial Airlines



## 4.8 AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES DU GOUVERNEMENT

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

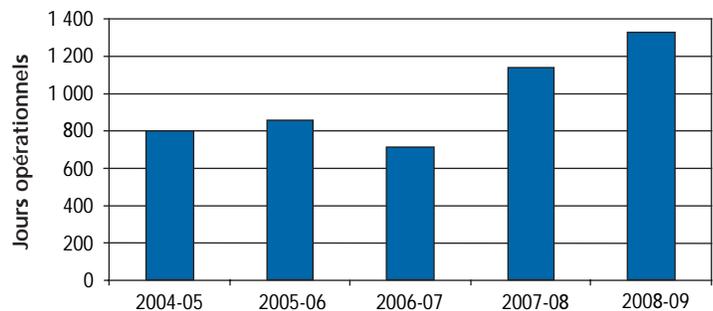
Les exigences des clients, le profil opérationnel et des missions sont autant d'éléments qui définissent le type de soutien requis. À titre d'exemple, Environnement Canada, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada et Ressources naturelles Canada ont besoin de navires de recherche conçus tout particulièrement pour soutenir leurs activités.

### Rendement de la Flotte

En 2008-2009, 1 356 jours opérationnels ont été consacrés à l'appui aux autres ministères et organismes du gouvernement. Les services livrés ont atteint 127 % des jours planifiés. La majeure partie de l'augmentation observée depuis l'exercice 2004-2005 (voir graphique 12) est à attribuer aux levés sismiques et bathymétriques menés en Arctique pour produire une documentation visant à étayer la soumission du Canada auprès de la Commission des Nations Unies concernant les limites du plateau continental (UNCLOS). Les jours livrés se sont révélés supérieurs aux prévisions en raison de conditions climatiques plus favorables que prévu, ce qui permettra de réduire le nombre de jours nécessaires, l'été prochain, aux opérations en Arctique visant à étayer la soumission devant l'UNCLOS. L'objectif ultime de ces levés est de définir les limites extérieures des droits souverains du Canada au-delà de sa Zone économique exclusive, en vertu de l'UNCLOS.

Les brise-glaces de la Flotte ont par ailleurs participé au Programme de l'Année polaire internationale (API) concernant un programme de recherche scientifique portant sur les régions de l'Arctique et de l'Antarctique.

Graphique 12 : Service aux AM, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)



### Opération NANOOK 2008

La Garde côtière canadienne s'est une fois de plus distinguée dans le cadre de l'Opération NANOOK 2008, le plus récent exercice de souveraineté du Canada en Arctique. Quelque 75 employés de la GCC - à bord du *NGCC Pierre Radisson*, IE, les SCTM, Iqaluit et le Centre des opérations régionales du C&A - ont rejoint des centaines de membres des Forces canadiennes à l'occasion de cette opération dirigée par le MDN aux environs d'Iqaluit, dans le Nunavut.

Ce fut l'occasion idéale pour les partenaires civils et militaires de s'entraîner à travailler ensemble pour la protection et la défense de ces régions éloignées. Les participants ont pu s'entraîner aux communications dans le Nord entre les divers organismes et convertir leurs connaissances et compétences théoriques en une expérience profitable.



Michelle Choquette, infirmière du *NGCC Pierre Radisson*, et le Matelot de 1<sup>re</sup> classe Morgan Lalond, technicien médical du *NCSM Toronto*, préparent un blessé pour l'évacuation lors d'un exercice d'intervention en cas de pertes massives, dans le cadre de l'opération NANOOK.

Photo : Cpl David Cribb, Caméra de Combat du MDN

#### 4.8.1 Souveraineté en Arctique

La Garde côtière joue un rôle de plus en plus important dans la région Arctique du Canada, grâce aux services maritimes nombreux et variés qu'elle assure dans cette zone. De plus, par sa présence sur place et sa capacité de prestation de services, elle renforce la souveraineté du Canada dans cette région. Au cours de l'exercice 2008-2009, l'appui en mer des brise-glaces pour les recherches dans le cadre des activités rattachées à l'API et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est demeuré une priorité.

De la fin juin à la mi-novembre, la Flotte exploite sept brise-glaces dans l'Arctique. Ils sont généralement les premiers arrivés dans la région et les derniers à partir. Les brise-glaces escortent des navires commerciaux; dégagent des ports; effectuent des missions de SAR; interviennent sur des incidents environnementaux; gèrent les aides à la navigation; activent et désactivent des tours de communications; et appuient des programmes de recherche, des opérations de sûreté maritime et de souveraineté canadienne. Les navires et les hélicoptères de la Flotte sont fréquemment la seule présence maritime du gouvernement du Canada, sur des milliers de milles. À ce titre, ils peuvent être sollicités pour répondre à des besoins urgents dans un environnement difficile et bien souvent périlleux.

Au fur et à mesure que se confirment les hypothèses de changement climatique en Arctique, notamment la réduction visible de la couverture glaciaire vieille de plusieurs années, les variations dans la glace, la couche réduite de la glace d'été et la variabilité intersaisonnière accrue, les demandes en services de la Garde côtière en Arctique augmentent et se diversifient.

#### UNCLOS

La *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* a été adoptée en 1982 et est souvent appelée « Constitution du droit international des océans ». Elle est entrée en vigueur en 1994, après sa ratification par 60 pays. L'adhésion du Canada a eu lieu en 2003. L'UNCLOS reconnaît aux États côtiers des droits souverains sur la colonne d'eau et le fond océanique jusqu'à 200 milles nautiques,

de la ligne côtière ainsi que dans certaines circonstances particulières, sur le plancher marin qui s'étend au-delà. C'est ce que l'on appelle la Zone économique exclusive. Toute revendication de ces droits doit être justifiée scientifiquement et formulée dans les 10 années suivant la ratification.

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

#### Le *Amundsen* rentre à bon port

Octobre 2008 a marqué la fin d'une expédition de 15 mois continus en Arctique pour le brise-glace *NGCC Amundsen*, à l'appui du plus grand projet de l'Année polaire internationale. Le brise-glace, avec à son bord des scientifiques et des surnuméraires, a fait route dans la baie d'Hudson, traversé le passage du Nord-Ouest pour entrer dans la mer de Beaufort, où il a passé l'hiver. Cette mission de 40 millions de dollars comportait quelque 200 membres d'équipage et scientifiques qui occupaient les premiers rangs devant l'évolution la plus rapide jamais observée sur un écosystème de la planète. Le changement rapide des conditions des glaces s'est traduit par des situations quelque peu délicates pour le *Amundsen*. Toujours plus de glaces multiannuelles de l'Arctique génèrent des brisures de glaces flottantes, bloquent les passages et rendent plus dangereuses les conditions de navigation.



Le *NGCC Amundsen*, brise glace moyen, chargé des activités scientifiques dans l'Arctique dans le cadre de l'Année polaire internationale.

Photo : CCN



# ÉVALUATION DU RENDEMENT



*Qu'il s'agisse de prêter assistance à la GCC, au MPO ou aux autres ministères et organismes du gouvernement, ou de protéger les intérêts canadiens au sens plus large, l'objectif de la Flotte est d'assurer des services selon des méthodes sûres, sécuritaires, efficaces et efficaces.*

*Alors que la Section 4 examinait les services par client, la Section 5 aborde la responsabilité et le rendement global de la Flotte, avec des mesures entérinées par le Conseil exécutif de la Flotte. Ce Conseil est le comité de gestion et de gouvernance de la Flotte, composé des directeurs de l'Administration centrale, des directeurs régionaux, et dirigé par le directeur général de la Flotte.*

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

## 5.1 RESPONSABILISATION

### Responsabilité devant la haute direction de la GCC

La Flotte est gérée en vertu d'une structure nationale claire de reddition des comptes qui repose sur les principes d'ouverture, de transparence et de cohésion nationale. Le Conseil exécutif de la Flotte, un organisme national dirigé par le directeur général de la Flotte, est directement imputable au chapitre de la promotion d'une cohésion nationale et de la direction de la gestion de la Flotte et de ses employés dans les domaines de la sûreté, de la sécurité, de la planification, de la gestion financière, de la gestion et du perfectionnement des employés, du rendement et de l'exploitation des navires et des hélicoptères. Il se réunit régulièrement pour prendre des décisions et formuler des recommandations concernant l'établissement uniforme des opérations, des politiques, de la planification (stratégique,

opérationnelle, des immobilisations, financière et des ressources humaines) et pour trouver des solutions aux problèmes de la Flotte à l'échelle nationale.

Les directeurs régionaux de la Flotte exercent sous l'autorité de leurs sous-commissaires régionaux respectifs, qui à leur tour relèvent du Commissaire. Les directeurs régionaux sont responsables des opérations quotidiennes, de la livraison des programmes, de la gestion financière, de la sûreté et de la sécurité, et de la gestion opérationnelle de la Flotte et de son personnel à l'échelle régionale.

### Résultats pour 2008–2009 :

Renforcement de la planification et de l'intégration du Conseil exécutif de la Flotte avec les surintendants de la Flotte;

Atteinte de l'ensemble des engagements de la Flotte définis dans le Plan d'activités de la GCC, notamment la prestation de toutes les opérations de soutien aux clients, dans les limites du budget.

### Responsabilité devant les Clients du programme

La Flotte est responsable devant ses clients pour la fourniture continue de ses services et de la mise en œuvre de son Plan d'exploitation de la Flotte. Plus généralement, toutefois, la responsabilisation relative à la direction générale de la Flotte est gouvernée par le Plan d'activités détaillé de la GCC, sur trois ans - il couvre notamment la responsabilisation relative à l'exécution des priorités de la GCC dans le cadre de ses efforts visant à renforcer ses services, à soutenir son personnel et à optimiser son efficacité. Le Plan d'activités peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil>.



Le *NGCC Griffon*, un navire multitâche à haut rayon d'action / brise-glace léger, effectuant des opérations de prévention des inondations.

Photo : Région du C&A

## Responsabilité devant les Canadiennes et les Canadiens

Le tableau 10 reflète les résultats des engagements 2008–2009 de la Flotte, dans le Plan d'activités 2007–2010. Il établit en détail les priorités définies dans le Plan d'activités ainsi que les activités

menées pendant l'année pour appuyer ces priorités. Cette information figure également dans l'examen de mi-exercice et dans le rapport de fin d'année sur le Plan d'activités 2008–2009. Ces rapports sont accessibles à l'adresse suivante : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Publications>.

Tableau 10 : Engagements et réalisations de la Flotte, 2008–2009

Engagement	Réalisations
<b>Priorité du Plan d'activités de la GCC : Soutien au Programme de Sûreté maritime du Canada</b>	
Continuer à contribuer de son savoir-faire en matière de soutien à la sûreté en mer, dans le cadre du programme de sûreté du gouvernement du Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Quatre navires exécutent le programme intérimaire planifié de l'EESM de services en mer, sur le réseau maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Formation de familiarisation avec les opérations d'application de la loi assurées au cours de l'hiver.</li> <li>▶ la Flotte a participé à l'opération conjointe réussie de « NANOOK 08 » dans l'Arctique, menée par le MDN.</li> </ul>
<b>Priorité du Plan d'activités de la GCC : Renouvellement de la Flotte</b>	
Mise en œuvre de la préparation à la mission de la Flotte.	▶ La préparation à la mission a été mise en œuvre, assortie de l'établissement d'instructions permanentes d'opérations et de profils de préparation à l'intervention visant à optimiser les opérations de la Flotte en cas d'événements imprévus.
Mettre en œuvre, avec les clients de la Garde côtière, un Accord sur les niveaux de service amélioré, fondé sur de nouveaux modèles de financement et de facturation.	▶ Des ANS inspirés de nouveaux modèles de financement et de facturation ont été mis en place avec le Programme scientifique et GPA du MPO. Ils seront mis en œuvre à titre de projet pilote au cours des trois prochaines années et couvriront l'élaboration d'un cadre conjoint de gestion du rendement.
<b>Priorité du Plan d'activités de la GCC : Mise en œuvre continue des initiatives de modernisation</b>	
Évaluation des options internes susceptibles d'accroître le nombre d'ingénieurs maritimes, tant à terre que sur les navires.	▶ Six zones de difficultés ont été déterminées et une décision a été prise visant à ajouter 69 postes voués au soutien des activités de maintenance de la Flotte. L'accent a été mis sur l'ajout d'un savoir-faire en génie maritime. Les nouveaux postes seront pourvus sur une période de trois ans.
<b>Priorité du Plan d'activités de la GCC : Gestion efficace de notre personnel et de notre lieu de travail</b>	
Mettre en œuvre une initiative pilote de progression de carrière pour le personnel navigant.	▶ Le projet a été mis en œuvre avec succès et intégré dans les opérations de routine.
Lancer un réseau de femmes qui représentent le personnel féminin, officier et équipage, sur les navires.	▶ Le réseau a été établi et continuera d'évoluer. Les coordonnateurs régionaux sont en place et mobilisés.
<b>Légende</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le projet ou les réalisations attendues ont été achevés conformément aux objectifs et/ou ont fait l'objet d'une décision ou d'une approbation avant le 30 avril 2008.</li> <li>■ Le projet ou les réalisations attendues n'ont pas été achevés dans les limites de temps imparties, en raison de facteurs externes/ ou des progrès importants ont été enregistrés, mais le projet ou les réalisations attendues n'étaient pas complètement achevés avant le 30 avril 2008.</li> <li>■ Le projet ou les réalisations attendues sont loin d'être achevés</li> </ul>	

Tous les engagements en cours de la Flotte pour l'exercice financier 2008–2009 sont reflétés dans le Plan d'activités de la GCC 2008–2011 : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/CCG/Accueil>.

## 5.2 PRESTATION SÛRE ET SÉCURITAIRE

La Flotte est exploitée dans un environnement maritime comportant des risques significatifs pour son personnel, ses navires, ses aéroglisseurs, ses hélicoptères et autres petites embarcations opérant dans certaines des régions les plus isolées du monde et dans des conditions environnementales extrêmes. Nous demeurons engagés envers la sûreté, la sécurité et la protection environnementale dans le cadre de la prestation de services de qualité à nos clients. La sûreté et la sécurité de notre personnel navigant, de nos employés surnuméraires de soutien et de nos scientifiques, sont impératives.

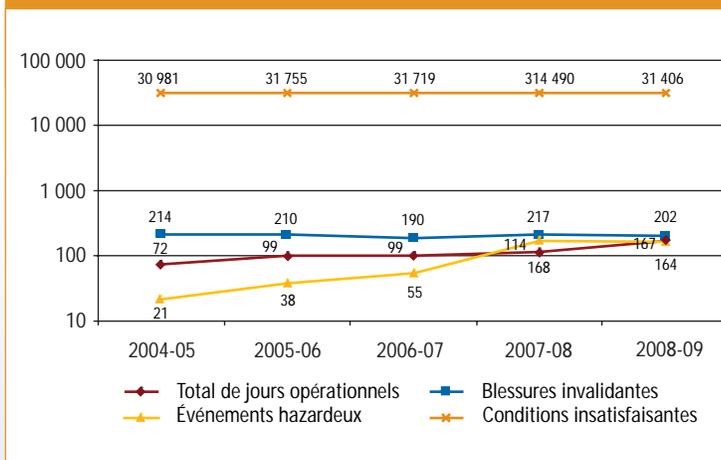
La Flotte gère les risques au moyen de son SGSS. Vingt-cinq employés travaillent à plein temps avec le personnel navigant et les employés de la Flotte à terre, à la promotion d'une culture qui place quotidiennement la sûreté et la sécurité au premier plan. Ces employés font la promotion d'une culture de sûreté, afin de garantir une prestation de services sûre et sécuritaire, grâce à un système rigoureux de vérifications effectuées à bord de tous les navires de la Flotte, de suivi des résultats des incidents et de l'élaboration de politiques et de procédures d'atténuation du risque visant à protéger le personnel.

En 2008-2009, le SGSS a réalisé 127 vérifications et certifié 37 nouveaux agents de sûreté des navires. Le système de Sûreté et de sécurité de la Flotte a par ailleurs procédé au suivi de chaque incident déclaré à bord d'un navire. Dans l'ensemble, le signalement d'incidents s'est poursuivi à la hausse en 2008-2009. Cette augmentation peut être attribuée à un changement de culture organisationnelle qui considère la déclaration libre des incidents comme un exercice de prévention et une possibilité de mettre en commun les pratiques exemplaires et les leçons apprises.

En 2007-2008, nous avons signalé des augmentations nettes des conditions non satisfaisantes et des situations dangereuses. Ceci est attribuable à la sensibilisation accrue et à l'intégration de la petite flotte dans le système. Cette année, le nombre de conditions non satisfaisantes et de situations dangereuses s'est stabilisé, laissant présager par ailleurs une tendance à la baisse (voir graphique 13). Cette

évolution semble être le fruit d'un comportement plus proactif de la part des employés au niveau des questions de sécurité.

Graphique 13 : Tendence des incidents déclarés, 2004-2005 à 2008-2009



Malheureusement, le nombre de blessures incapacitantes a continué d'augmenter en 2008-2009. Une analyse attentive des données statistiques a révélé que le personnel maritime est composé d'une main-d'œuvre vieillissante, ce qui explique l'augmentation des risques de blessures (voir tableau 2, section 2.3). Cette augmentation a à son tour généré la croissance du nombre de situations dangereuses répertoriées sur l'ensemble de l'exercice 2008-2009.



Hélicoptère MBB-105 de la GCC

Photo : Cpl David Cribb, Caméra de Combat du MDN

### Résultats pour 2008–2009 :

Poursuite de l'implantation du Programme national de protection respiratoire, inspiré de la norme de l'Association canadienne de normalisation. Ceci vise à réduire l'exposition aux contaminants grâce à des systèmes de ventilation, d'enceinte ou d'isolation améliorés, ou à leur substitution par un processus ou un matériau moins dangereux et à la distribution d'un équipement individuel de protection respiratoire, au besoin;

Accroissement de la sensibilisation à des techniques de levage appropriées;

Poursuite d'une collaboration étroite avec Services techniques intégrés, visant la satisfaction des exigences de la flotte dans le cadre du Programme de protection contre les chutes, instauré par la GCC.

Au cours de l'automne 2008, nous avons mis au point et distribué un sondage auprès des employés portant sur l'efficacité du SGSS de la Flotte. Une analyse préliminaire des 1042 réponses au sondage (31 %) qui ont été retournées révèle que 77 % des répondants estiment travailler dans une « culture de la sûreté ». Le rapport complet devrait être publié à l'automne 2009.

### 5.3 PRESTATION EFFICACE

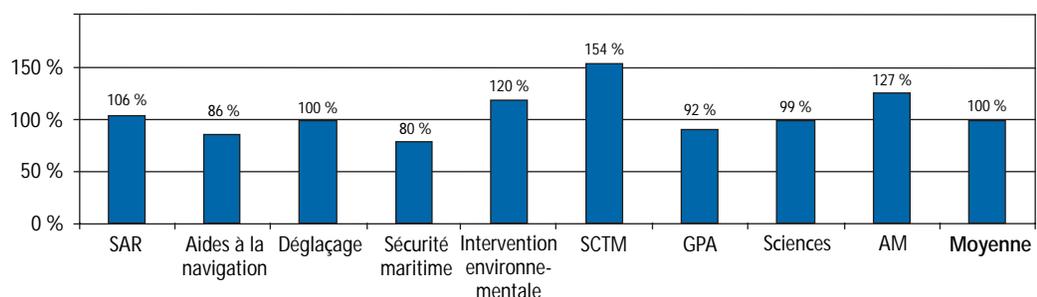
L'efficacité est un concept utilisé pour évaluer la mesure dans laquelle une organisation atteint les résultats escomptés. La Flotte a développé diverses mesures visant à évaluer son efficacité,

notamment le service livré comparé au service planifié et les retards dans les opérations.

La comparaison des services livrés par rapport aux prévisions a révélé que pour l'exercice 2008–2009, nous avons amélioré notre appréciation de l'efficacité au niveau de la livraison de nos services (voir le graphique 14). Lorsque les valeurs dépassent 100 %, cela signifie que les demandes pour ce service étaient en réalité plus élevées, de sorte que davantage de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux que nous avons anticipés. Lorsque les valeurs sont inférieures à 100 %, moins de jours opérationnels ont été livrés par rapport à ceux qui avaient été planifiés. La marge de tolérance normale est de plus ou moins 10 %, compte tenu de la fluidité opérationnelle, environnementale et des programmes.

Comme illustré dans le graphique 14, la Flotte a atteint une moyenne générale de 100 % en 2008–2009, en termes de prestations de services, en dépit d'une certaine variabilité apparente selon les programmes. Comme pour les années précédentes, en dépit d'une planification importante des opérations de nos navires, des ajustements doivent être apportés tout au long de l'année afin de répondre aux besoins évolutifs de nos clients. La Flotte met tout en œuvre pour répondre aux demandes de service extérieures au cours d'une année donnée. Les chiffres présentés illustrent tant les estimations précises fournies par les clients en matière de besoins de services (jours planifiés) en début d'année et le fait que nombre de priorités maritimes ne peuvent pas être anticipées, que l'exécution réelle du Plan opérationnel de la Flotte au cours de l'année en question (jours livrés).

Graphique 14 : Services livrés par rapport aux services prévus par client de la Flotte, 2008-2009 (%)

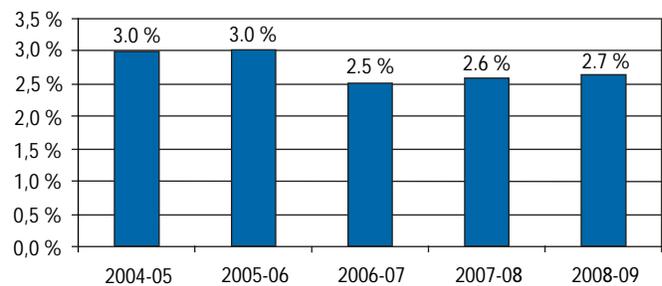




Un autre moyen d'apprécier l'efficacité de la Flotte consiste à mesurer les retards opérationnels. Ces mesures sont fonction de la période pendant laquelle un navire est disponible, mais accuse des retards en raison de facteurs tels que les conditions climatiques, l'attente de matériel ou de personnel, les pannes d'équipement ou pour des raisons administratives.

En 2008-2009, 834 jours ou 2,7 % du total des activités des navires ont été perdus en raison des retards. Comme le démontre le graphique 15, cette tendance est demeurée relativement stable au cours des cinq dernières années. De tous les services livrés par la Flotte, les retards affectent le plus fréquemment la Gestion des pêches et de l'aquaculture (34,1 % des retards) et le programme scientifique (23,5 % des retards). Bien que les raisons de ces retards relèvent quelque peu de l'interprétation, l'état physique de ces navires est certainement l'une d'elles puisque ceux-ci sont généralement plus âgés que le reste de la Flotte. Toutefois, la vaste majorité des retards a été attribuée aux conditions météorologiques, aux conditions de glaces difficiles ou à l'attente d'une marée favorable.

Graphique 15 : Pourcentage de temps de service perdu en raison de retard, 2004-2005 à 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels)



#### 5.4 PRESTATION EFFICIENTE

La Flotte utilise la disponibilité des navires et les prestations multitâches comme autant de mesures du rendement pour jauger son efficacité dans la prestation de ses services aux clients. Un navire est disponible lorsqu'il est prêt à être affecté sur une mission ou auprès d'un client; il est non disponible lorsqu'il est en hivernage, en mise en rade ou en entretien prolongé, planifié ou non planifié. Les navires en hivernage sont pour l'essentiel



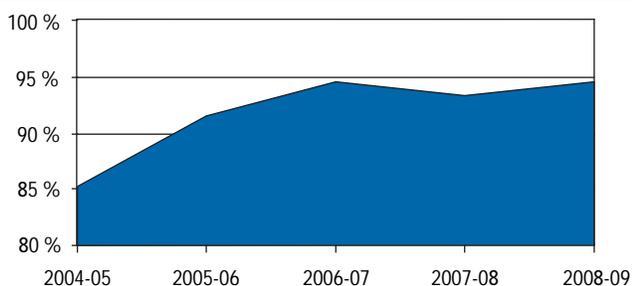
Une embarcation rapide de sauvetage

Photo : Ministère des Pêches et Océans

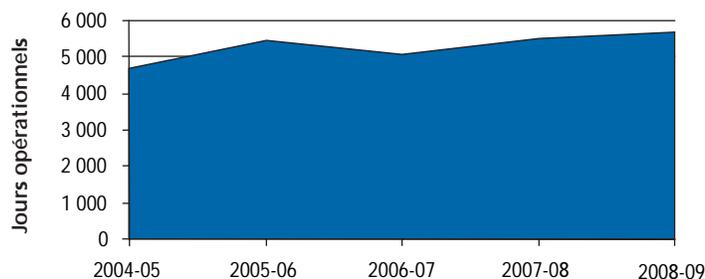
indisponibles pour les clients en raison de la nature saisonnière du programme. Ce qui ne signifie pas pour autant que la Flotte limite l'accès de ses clients à ces navires, mais plutôt qu'elle reflète le caractère inhérent des opérations dans un climat nordique. Dans le même ordre d'idée, les opérations d'entretien, planifié ou non planifié, sont organisées en fonction des besoins des clients et confortent ces derniers quant aux efforts entrepris par la GCC pour entretenir sa flotte, compte tenu des exigences concurrentes auxquelles elle doit répondre avec un nombre limité de ressources.

En 2008-2009, la Flotte a utilisé 95 % de la disponibilité de ses navires à la prestation de services à ses clients. Ceci révèle une augmentation de 92 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années (voir graphique 16). Les 5 % de temps restant, les navires étaient pour l'essentiel mis en rade ou en hivernage, en attente d'opérations d'entretien ou de radoub planifiées.

**Graphique 16 : Utilisation des navires opérationnels pour les services aux clients 2004-2005 à 2008-2009 (%)**



**Graphique 17 : Durée de non-disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et radoub, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels)**



Alors que le graphique 16 démontre l'utilisation des navires opérationnels, le graphique 17 se concentre quant à lui sur le temps de non-disponibilité des navires, que ce soit pour des raisons d'entretien ou de radoub. En 2008-2009, les navires opérationnels ont passé 5 689 jours en maintenance et en radoub, soit une augmentation d'environ 600 jours par rapport à l'année financière 2006-2007. Cette tendance se maintiendra assurément avec les navires âgés nécessitant des périodes d'entretien prolongées. Par conséquent, cette situation a contraint la GCC à consacrer une quantité nettement plus importante de ressources et d'opérations d'entretien planifiées à ses navires le plus à risque, ce qu'elle continuera de faire de sorte à maintenir et à stabiliser ses niveaux de disponibilité actuels.

La seconde mesure relative de l'efficacité est la polyvalence, à savoir lorsqu'un navire assume simultanément deux tâches ou davantage. Les brise-glaces, par exemple, peuvent assurer un certain nombre d'autres services. Il pourrait s'agir d'une couverture SAR, de fonctions d'observation, de prise de notes et de signalisation, de prêter assistance dans des activités de Sécurité maritime, ou de surveillance et d'IE. Plusieurs missions simultanées peuvent par conséquent être effectuées par un seul navire, en fonction des contraintes de géographie, de temps, de disponibilité et de capacité.

En 2008-2009, 11,7 % de jours livrés concernaient des opérations multitâches. Alors que la Flotte s'était fixé un objectif de 15 % dans ce domaine, il nous a fallu réviser ce plan à la baisse en raison des affectations spécialisées continues incombant au *NGCC Louis S. St-Laurent* dans le cadre de l'UNCLOS et au *NGCC Amundsen* dans le cadre des opérations de recherche pour l'API. Ces activités ne permettent pas à ces navires de se consacrer à des opérations multitâches. Le tableau 11 établit la tendance multitâche sur cinq ans.

**Tableau 11 : Tendance multitâche, 2004-2005 à 2008-2009 (%)**

2004-2005	13,3 %
2005-2006	13,9 %
2006-2007	13,8 %
2007-2008	12,3 %
2008-2009	11,7 %



## 5.5 RESSOURCES FINANCIÈRES : TRANSITION VERS UNE PLUS GRANDE TRANSPARENCE DES COÛTS

D'importants financements dans la Garde côtière nous ont permis, ces dernières années, de maintenir notre niveau de services aux Canadiennes et aux Canadiens. L'aide financière récente de la part du gouvernement a aussi permis à la Flotte de faire d'importants réinvestissements dans ses actifs. Toutefois, en ce qui concerne ses fonds d'exploitation d'une année sur l'autre, la Flotte est de moins en moins en mesure d'assumer des niveaux de service équivalents aux années antérieures. Comme tel est le cas pour tous les organismes exploités selon un budget fixe, l'inflation a une incidence sur notre capacité à répondre aux attentes de nos clients, en particulier en ce qui concerne la fluctuation des coûts du carburant.

L'établissement, en 2007-2008, du Programme de préparation opérationnelle de la Flotte au sein de l'architecture des activités de programme du ministère, a stabilisé plus fermement les finances d'exploitation de la Flotte pour 2008-2009. Sans cette stabilité et une compréhension claire des montants alloués aux opérations, au radoub et aux acquisitions de navires, la GCC n'aurait jamais été en mesure de présenter une analyse de rentabilisation aussi convaincante aux organismes centraux du gouvernement, concernant les difficultés financières anticipées par la Flotte pour l'achat de carburant, compte tenu des augmentations sans précédent des cours du pétrole.

De tous les fonds dédiés par la Flotte au Fonctionnement et à l'entretien (F&E), le carburant constitue la catégorie du poste achats la plus importante. Par ailleurs, compte tenu de l'intense volatilité du cours du pétrole, ce poste a été identifié comme l'un des risques financiers nationaux acceptés par la Flotte au nom de tous les clients. La Flotte surveille de très près, tout au long de l'année, la consommation et les prix du carburant. Le carburant représente fréquemment une pression financière pour l'ensemble de la GCC, en particulier lorsque les cours augmentent rapidement, comme cela s'est produit en 2008-2009 – l'une des périodes les plus volatiles en l'occurrence, dans un passé récent. **Un seul cent d'augmentation par litre se traduit par un**

**bond de 630 000,00 \$ dans la facture de carburant à la fin de l'année pour la Flotte.**

Comme indiqué dans le graphique 18, au cours de l'exercice 2008-2009, le prix du carburant s'inscrivait systématiquement au-delà du budget. Cette augmentation représentait une pression de l'ordre de 20 millions de dollars pour la Flotte en octobre; une analyse du rendement relative au carburant a ainsi été présentée aux organismes gouvernementaux, visant à solliciter des fonds de la réserve de gestion du Conseil du Trésor. Sans ce financement d'urgence, la Flotte aurait été contrainte de suspendre ses opérations afin de ne pas dépasser le budget – une proposition difficile à assumer pour n'importe quelle organisation axée sur les services aux clients.

Graphique 18: Cours trimestriel moyen de diesel, 2008-2009



GCC Mamilossa, nouvel aéroglysieur

Photo : Benoît Filion, Région de QC

Afin d'aider à gérer la volatilité au niveau des cours du carburant, la Flotte a élaboré une Politique de gestion du carburant, des outils de prévision des besoins en carburant et un budget national en matière de carburant. Ces outils figurent désormais au premier plan de la planification de la gestion de la Flotte et de ses processus de prise de décision. La GCC poursuit sa collaboration avec les organismes centraux concernant l'élaboration d'une solution à long terme relativement à la fluctuation des cours du carburant.

Le nouveau Plan financier de la Flotte était utilisé pour la seconde année consécutive. Ce plan et ce processus permettent de faire la lumière sur les dépenses associées à l'exécution du Plan opérationnel de la Flotte dans chaque région et pour chaque programme. La direction de la Flotte et les comités de gestion de la GCC ont dû prendre de nombreuses décisions et faire des choix difficiles, tous guidés par les principes d'ouverture, de transparence et de responsabilisation du cadre financier de la Flotte. La triade constituée par le Plan opérationnel, le Cadre financier et le Plan financier de la Flotte qui en résulte, permet à cette dernière de gérer et de contrôler ses dépenses, tant à terre qu'en mer, de la manière la plus économique qui soit. La Flotte exploite 114 navires et 22 hélicoptères dans le pays, y compris le

personnel de soutien et la gestion à terre et les infrastructures de soutien, avec des dépenses d'exploitation d'environ 280 millions de dollars par année. Le tableau 12 présente le Budget national de la Flotte en 2008-2009.

### Résultats pour 2008-2009 :

Grâce aux ANS avec les programmes de Sciences et GPA, mise en vigueur du Modèle national d'établissement de coûts de la Flotte, officialisant ainsi le moyen par lequel nous étayions les coûts à nos clients;

Présentation de notre Analyse de rentabilité du carburant aux organismes gouvernementaux, visant un financement supplémentaire dédié aux opérations des navires de la Flotte;

Suivi des plans financier et d'exploitation de la Flotte conformément au budget et au programme, pour une exploitation de la Flotte aussi économique et efficace que possible en 2008-2009, pour tous les clients.

Tableau 12 : Budget national de la Flotte 2008-2009 (en milliers de dollars)

	Salaires	F&E	Carburant	Sous-total	Dépenses en capital secondaires	Total
Flotte	159 418	28 180	59 945	247 543	398	247 941
Hélicoptères	-	10 841	-	10 841	-	10 841
<b>Sous-total</b>	159 418	39 021	59 945	258 384	398	258 782
Terre	19 793	5 191	-	24 984	22	25 006
<b>Total</b>	179 211	44 212	59 945	283 368	420	283 788



Hélicoptère MBB-105 de la GCC

Photo : Cpl David Cribb, Caméra de Combat du MDN



## PERSPECTIVES D'AVENIR



La Garde côtière canadienne a réalisé de réels progrès au cours de l'année écoulée en asseyant sa réputation d'institution maritime nationale solide et fidèle à sa devise de « *Sécurité d'abord, Service constant* ». Aidée de la Flotte, la GCC s'est révélée particulièrement efficace dans la prestation de ses programmes et de ses services aux Canadiennes et aux Canadiens. Elle a par ailleurs bénéficié d'investissements particulièrement bienvenus – notamment au sein de la Flotte – qui l'aideront à accomplir sa tâche du mieux possible, aujourd'hui et pour les années à venir.

La Flotte – et la GCC dans son ensemble – prévoit une augmentation de la demande pour ses services au cours des prochaines années. L'augmentation du trafic maritime, du trafic plaisancier, des activités de pêche et commerciales associées, les défis reliés au changement climatique et les exigences accrues en matière d'exploration et de développement en haute mer du pétrole et du gaz, créent une demande plus forte pour les services de la Flotte. Combinés à notre rôle plus marqué dans la sûreté maritime et dans les activités du gouvernement du Canada en Arctique, ces facteurs relèvent le profil de la GCC en tant que présence fédérale constante sur les voies navigables du Canada, plus particulièrement dans le Nord. La Flotte doit par conséquent mettre l'accent sur une capacité mixte de navires, de véhicules à coussin d'air et d'hélicoptères modernes, fiables et rentables, lui permettant de répondre à des demandes de plus en plus discriminatrices de la part du public canadien, des ministères fédéraux et des organismes clients, ainsi que de la part de l'industrie maritime nationale et internationale.

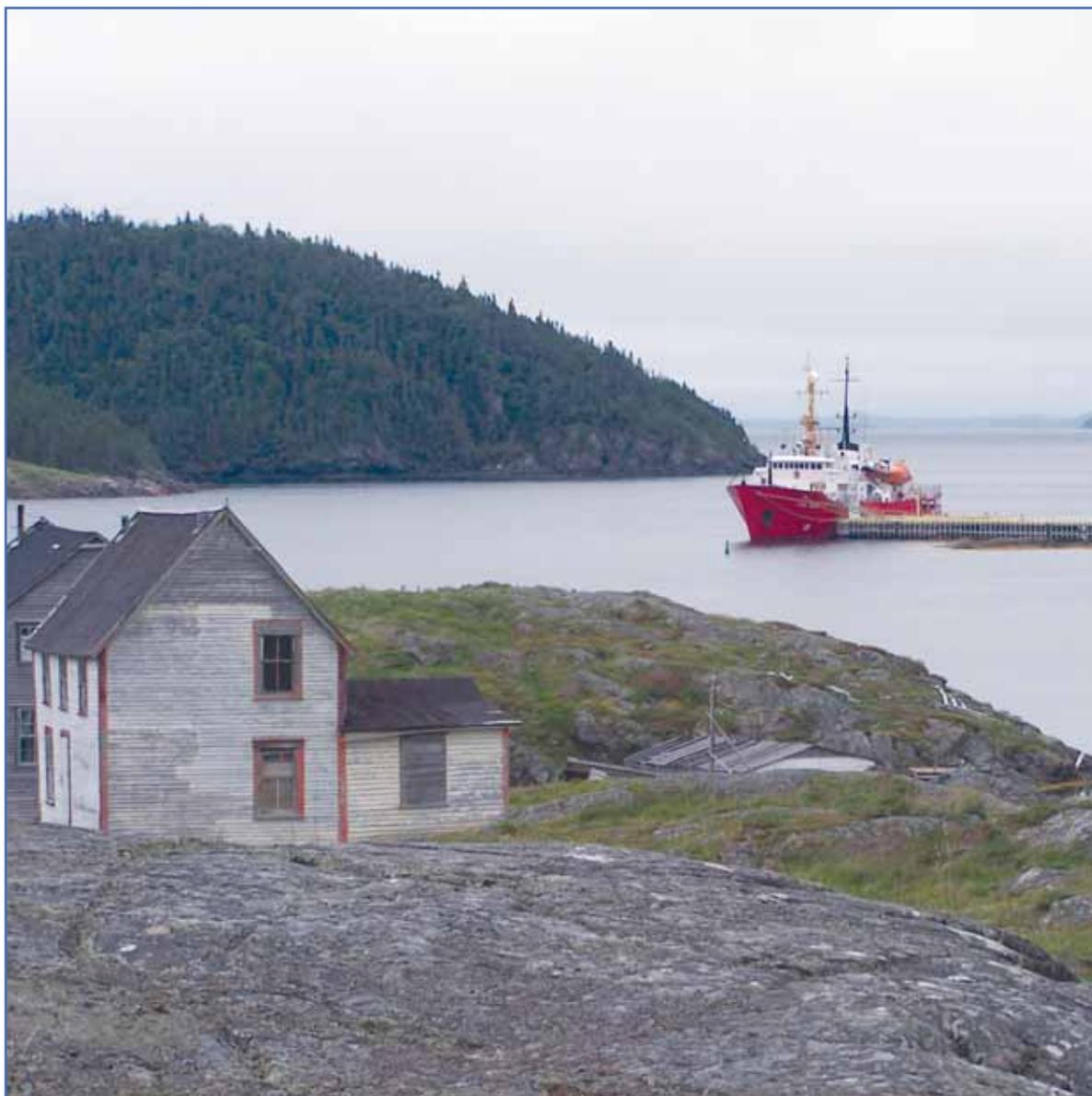
La Flotte entend continuer de répondre aux besoins évolutifs de ses clients selon la méthode professionnelle, efficace et adaptable qu'elle a toujours adoptée. Elle va devoir s'équiper de navires, de véhicules et d'hélicoptères capables d'effectuer des opérations multitâches dans le cadre de leurs services à une grande variété de clients. Il lui faudra par ailleurs établir des partenariats solides avec l'ensemble des organismes gouvernementaux, des institutions publiques et privées. En outre, alors que nous œuvrons à la construction de notre Flotte de l'avenir, nous devons veiller à ce que les femmes et les hommes qui servent leur pays fièrement dans leur rôle d'employés de la Garde côtière. Ils demeurent la pierre angulaire de nos opérations et se voient offrir toutes les possibilités de développer leurs compétences et de s'épanouir à la fois au niveau personnel et professionnel.

Nous avons conscience que notre rôle, en tant que prestataire de services maritimes civils en mer du Canada, n'a jamais été aussi important, pour ne pas dire exigeant. C'est au quotidien que nos employés, femmes et hommes, déploient leurs efforts et leurs compétences au service de nos clients et des Canadiens.

Pour toute question ou tout commentaire concernant cette publication, veuillez communiquer avec l'une des personnes dont le nom figure dans la liste établie en section 7.

Vos suggestions sont les bienvenues.

Rendez-nous visite sur Internet, à l'adresse suivante : [www.ccg-gcc.gc.ca](http://www.ccg-gcc.gc.ca)



Paysage terre-neuvien avec *NGCC Cape Roger*, un patrouilleur hauturier.  
Photo: Région de T.-N.L.





## PERSONNES-RESSOURCES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE



### Représentants de l'Administration centrale

Gary B. Sidock  
Directeur général de la Flotte  
613-998-8348

Ron Miller  
Directeur, Soutien opérationnel  
613-990-0341

Miriam Van Roosmalen  
Directrice, Activités opérationnelles de la Flotte  
613-991-4844

Jean Frenette  
Directeur, Sûreté et sécurité de la Flotte  
613-993-1932

Steve Peck  
Directeur, Personnel maritime  
613-998-6563

Michèle Le Blanc  
Directrice, Planification stratégique de la Flotte  
613-949-9125

David Sitland  
Directeur de projet, Projet du brise-glace polaire  
613-993-1115

### Directeurs régionaux de la Flotte

Stephen Decker  
Directeur régional de la Flotte  
COR, région de Terre-Neuve-et-Labrador  
709-772-5202

Anne Miller  
Directrice régionale de la Flotte  
COR, région des Maritimes  
902-426-6030

Claude Langis  
Directeur régional de la Flotte  
COR, région du Québec  
418-648-7290

Brian LeBlanc  
Directeur régional de la Flotte  
COR, région du Centre et de l'Arctique  
1-800-265-0237

David Snider  
Directeur régional de la Flotte  
COR, région du Pacifique  
250-413-2800



## Liste de références

### Liste des acronymes

AFPC	Alliance de la fonction publique du Canada	IOB	Institut océanographique de Bedford
AM	Autres ministères et organismes du gouvernement	MA	Région des Maritimes
ANS	Accord sur les niveaux de service	MDN	Ministère de la Défense nationale
API	Année polaire internationale	MPO	Ministère des Pêches et des Océans
BSC	Bateau de sauvetage côtier	NGCC	Navire de la GCC
C&A	Région du Centre et de l'Arctique	NL	Région de Terre-Neuve et Labrador
C&P	Conservation et protection	OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest
CCN	Centre de coordination nationale	PA	Région du Pacifique
EESM	Équipe d'enquêtes de Sûreté maritime	PVN	Prolongation de la vie utile d'un navire
É.-U.	États-Unis	QC	Région du Québec
FGCAN	Forum de la Garde côtière de l'Atlantique Nord	SAR	Recherche et sauvetage
FGCPN	Forum de la Garde côtière du Pacifique Nord	SC	Équipages de navires
GCC	Garde côtière canadienne	SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
GMMC	Guilde de la marine marchande du Canada	SGSS	Système de gestion de la sûreté et de la sécurité
GPA	Gestion des pêches et de l'aquaculture	SO	Officiers de navires
GPS	Système mondial de positionnement	SOCPO	Centre de soutien olympique coordonné de Pêches et Océans
GRC	Gendarmerie royale du Canada	TC	Transports Canada
GT	Techniciens divers	UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
IE	Intervention environnementale		

## Liste des graphiques

Graphique 1 :	Répartition des clients de la Flotte, 2008-2009 (% du total des jours opérationnels) . . . . .	8
Graphique 2 :	Répartition des navires par région, 2008-2009 . . . . .	10
Graphique 3 :	Services au programme SAR par région, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	37
Graphique 4 :	Services aux activités SAR, 2008-2009 (% du nombre total de jours opérationnels) . . . . .	37
Graphique 5 :	Services au programme d'Intervention environnementale, 2005-2006 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	41
Graphique 6 :	Services au programme Aides à la navigation, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	43
Graphique 7 :	Services aux opérations de déglacement dans le sud et en Arctique, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	45
Graphique 8 :	Services au programme SCTM, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	47
Graphique 9 :	Services au programme Sciences, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	49
Graphique 10 :	Services au programme Sciences par activité, 2008-2009 (% de jours opérationnels) . . . . .	49
Graphique 11 :	Services au programme GPA, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	50
Graphique 12 :	Services aux AM, 2004-2005 à 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	51
Graphique 13 :	Tendance des incidents déclarés, 2004-2005 à 2008-2009 . . . . .	57
Graphique 14 :	Services livrés par rapport aux services prévus par client de la Flotte, 2008-2009 (%) . . . . .	58
Graphique 15 :	Pourcentage de temps de service perdu en raison des retards (% du nombre total de jours opérationnels) . . . . .	59
Graphique 16 :	Utilisation des navires opérationnels pour les services aux clients, 2004-2005 à 2008-2009 (%) . . . . .	60
Graphique 17 :	Durée de non-disponibilité des navires en raison d'opérations d'entretien et de radoub (# de jours opérationnels) . . . . .	60
Graphique 18 :	Cours trimestriel moyen par litre de diesel, 2008-2009 . . . . .	61

## Liste des tableaux

Tableau 1 :	Répartition du personnel maritime par type d'emploi, en mars 2009 . . . . .	16
Tableau 2 :	Répartition du personnel maritime par catégorie d'âge, en mars 2009 . . . . .	21
Tableau 3 :	Nombre de navires et d'hélicoptères opérationnels par catégorie, 2008-2009 . . . . .	26
Tableau 4 :	Âge des navires, 2008-2009 . . . . .	28
Tableau 5 :	Remplacement des petits navires . . . . .	30
Tableau 6 :	Remplacement des grands navires . . . . .	32
Tableau 7 :	Plan d'action économique pour la GCC . . . . .	34
Tableau 8 :	Activités de sûreté maritime, 2008-2009 (# de jours opérationnels) . . . . .	40
Tableau 9 :	Activités GPA, 2008-2009 . . . . .	50
Tableau 10 :	Engagements et réalisations de la Flotte, 2008-2009 . . . . .	56
Tableau 11 :	Tendance multitâche, 2004-2005 à 2008-2009 (%) . . . . .	60
Tableau 12 :	Budget national de la Flotte, 2008-2009 (en milliers de dollars) . . . . .	62